V CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES

TOMO I

ABRIL 1946

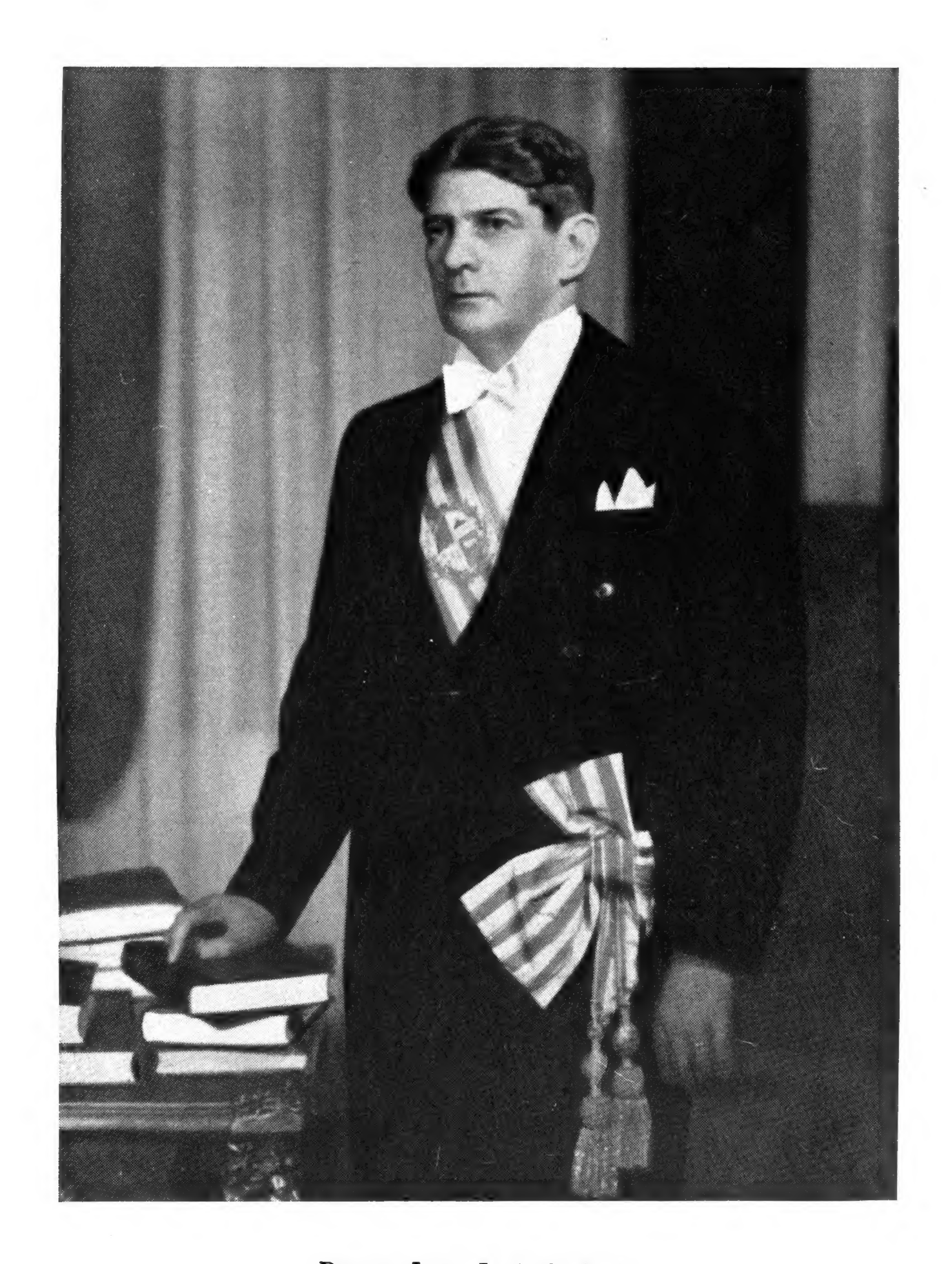
MONTEVIDEO

◆

TALLERES GRAFICOS L.I.G.U.
CERRITO 740



ANTECEDENTES



Doctor Juan José Amézaga

Presidente de la República Oriental del Uruguay.
Presidente Honorario del Congreso



Don Tomás Berreta

Ministro de Obras Públicas del Uruguay
Presidente Honorario del Congreso.



Doctor Guillermo E. Leguizamón

Presidente de la Comisión Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Presidente Honorario del Congreso. † 31 de Octubre de 1946

Mientras se imprimían estas Memorias, perdió nuestra Asociación su figura más destacada, su cabeza indiscutible, «la recia encina americana» que le llamara el Doctor Eguilior y Vinent. Rector habilísimo de muchos años, dirigente integérrimo de cuantiosos intereses, señor de la persuasión y del tacto exquisito, jamás le vimos desfallecer, brindándonos un alto ejemplo de ponderación al moverse en la lucha intensa de ideas grandes y de capitales enormes.

Obligados moralmente a continuar esta obra del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que era obra del Doctor Leguizamón, admiramos su actuación múltiple de profesor, abogado, ferroviario, financiero y por sobre todo de sincero y gran demócrata.

Su recuerdo habrá de servirnos de estímulo llevando adelante la obra que iniciara, para que en nuestras manos conserve la fuerza y el impulso que él supiera imprimirle. Este será el mejor homenaje que podamos rendir a su memoria.



Ingeniero Mario Lenzi

Director de Ferrocarriles del Uruguay.
Presidente del Congreso

COMISION INTERNACIONAL PERMANENTE DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES

AUTORIDADES EN ABRIL DE 1946

PRESIDENTE: *Doctor GUILLERMO E. LEGUIZAMON.*

VICEPRESIDENTE: *1º Ingeniero ENRIQUE CHANOURDIE.*

VICEPRESIDENTE: *2º Doctor ANGEL SANCHEZ ELIA.*

VOCAL: *Ingeniero MARIO LENZI.*

VOCAL: *Doctor AGUSTIN N. MATIENZO.*

SECRETARIO GENERAL: *Ingeniero JOAQUIN NUÑEZ BRIAN.*

A N T E C E D E N T E S

El IV Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, celebrado en Bogotá en 1941, finalizó sus tareas aprobando la proposición de que el V Congreso se realizase en la ciudad de Montevideo. El Comité Ejecutico Permanente de la Asociación, con sede en Buenos Aires recogió la expresada resolución y a su debido tiempo inició las diligencias correspondientes cerca del Poder Ejecutivo de la República Oriental del Uruguay que, aceptando complacido la resolución, dictó el siguiente decreto por intermedio de sus Ministros de Obras Públicas y Relaciones Exteriores.

«Montevideo, Enero 14 de 1944.

Vista la comunicación pasada por la Comisión Internacional Uruguaya del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles sugiriendo la conveniencia de que sea designado un organismo que corra con la preparación del V Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, y CONSIDERANDO:

QUE el IV Congreso Sudamericano de Ferrocarriles reunido en Bogotá en febrero de 1941, designó la ciudad de Montevideo como sede del V Congreso;

QUE los Ferrocarriles constituyen la más importante organización con que cuentan los países para el transporte, lo cual les asigna el papel más ponderable en la economía de los Estados, sea por la mayor eficiencia en las comunicaciones para el desarrollo de la riqueza pública, sea como el principal factor de civilización que fortifica los vínculos entre los países;

QUE estos Congresos científicos establecen una aproximación entre los técnicos que manejan los ferrocarriles dentro del Continente, permitiendo el estudio y dilucidación de los problemas de carácter común, tanto en el campo industrial como en el económico y social, para llegar a conclusiones prácticas, de mutua aplicación y conveniencia;

QUE en el orden internacional, el estudio de la conexión de la línea férrea debe responder a una finalidad de común interés material y espiritual, fijando normas para el fomento del tráfico internacional, uniformidad de las unidades del tren rodante, perfeccionamiento de los Convenios de intercambio existentes y creación de nuevos índices económicos para cada una de las naciones del Continente;

QUE en la sesión extraordinaria celebrada en esta Capital, el Directorio de la Unión Sudamericana de Ingenieros (USAI) con el acuerdo de todos los Comités Nacionales adheridos, resolvió que el II Congreso Panamericano de Ingeniería se reuniera en Buenos Aires en el año 1945, quedando excluída de sus deliberaciones la Sección Vías de Comunicación y Sub-Sección Ferrocarriles para que sus Temas sean tratados en el V Congreso;

QUE hay conveniencia en reunir con debida anticipación los estudios, documentos y demás antecedentes que deben ser considerados

...

en el próximo Congreso, EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, DECRETA:

Artículo 1º — FIJASE la primera quincena de noviembre de 1945 para la celebración del V Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, que se reunirá en esta Capital.

Artículo 2º — CREASE un Comité encargado de la organización y funcionamiento de este certamen, integrado por el señor Ministro de Obras Públicas, que lo presidirá, o por el representante que él designe, por los miembros uruguayos de la Comisión Internacional Permanente del Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, por el Director de Ferrocarriles, por el Presidente de la USAI, por el Presidente de la Asociación de Ingenieros del Uruguay y por el profesor de la asignatura de Ferrocarriles de la Facultad de Ingeniería.

Artículo 3º — El Comité a que se refiere el artículo anterior procederá, en el desarrollo de sus labores, de acuerdo con la Comisión Internacional Permanente que funciona en Buenos Aires; actuará con la mayoría absoluta de sus miembros; tomará sus decisiones por mayoría de votos, designando uno o más Secretarios.

Artículo 4º — El Comité realizará todas las gestiones y adoptará las providencias conducentes para la oportuna reunión y funcionamiento del Congreso.

Artículo 5º — Los gastos que ocasionen la organización y el funcionamiento del V Congreso Sudamericano de Ferrocarriles, se atenderán con los recursos que a tal efecto oportunamente se señalarán.

Artículo 6º — PUBLIQUESE, comuníquese y pase al Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de que se sirva informar a las Naciones del Continente y a las Administraciones de Ferrocarriles de las resoluciones que preceden e invitar a las mismas a enviar Delegados a dicho certamen.

AMEZAGA.

JOSE SERRATO
Ministro de Relaciones Exteriores.

TOMAS BERRETA
Ministro de Obras Públicas.

COMITE ORGANIZADOR

El Comité Organizador a que alude el anterior decreto quedó constituído en la siguiente forma:

PRESIDENTE: *Ingeniero MARIO LENZI,* Director de Ferrocarriles; Miembro del Comité Ejecutivo del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

VOCADES: *Ingeniero VICTOR B. SUDRIERS,* Director de Estudios Hidro-eléctricos; Presidente de la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Ingeniero MANUEL E. LUGARO, Catedrático de Ferrocarriles en la Facultad de Ingeniería; Miembro de la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Ingeniero FRANCO P. VAZQUEZ, Gerente de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado; Miembro de la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Ingeniero DANIEL C. MACCORMACK, Ingeniero en Jefe del F. C. Central del Uruguay; Miembro de la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Ingeniero AGUSTIN MAGGI, Presidente de la Asociación de Ingenieros del Uruguay; Decano de la Facultad de Ingeniería.

Ingeniero JOSE L. BUZZETTI, Presidente de la Unión Sud americana de Ingenieros; Director de Hidrografía; Catedrático de Obras Marítimas y Fluviales de la Facultad de Ingeniería.

Señor C. CLARENCE HORTON, Sub-administrador del F. C. Central del Uruguay.

Doctor PEDRO M. DI LORENZO, Asesor Letrado de los FF. CC. del Estado; Miembro de la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

SECRETARIO: *Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO,* Sub-director de Ferrocarriles; Miembro de la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Inmediatamente de constituído con fecha 7 de marzo del mismo año, este Comité emprendió las tareas preparatorias del Congreso cuya organización se le encomendaba. Sin embargo, la circunstancia hasta entonces no prevista de que la Unión Panamericana había de postergar para fecha coincidente la realización de la Conferencia Técnico-Económica Interamericana, aconsejó y determinó el aplazamiento del Congreso de Montevideo hasta el mes de abril del siguiente año. Esta postergación facilitó oportunamente la madurez de la iniciativa, también surgyida en la reunión de Bogotá, de que estos congresos de ferrocarriles, efectuados hasta entonces con carácter de sudamericanos, asumiesen categoría de panamericanos, ya que se dispuso del tiempo necesario para poder ultimar las diligencias que se tramitaban con dicho fin; a tal objeto seis meses después el Gobierno del Uruguay dictaba un nuevo decreto que decía así:

«Montevideo, Julio 27 de 1945.

VISTA la comunicación del Comité Organizador del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles sugiriendo la conveniencia de postergar la fecha de la reunión del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, y CONSIDERANDO:

QUE la Unión Panamericana ha decidido postergar hasta el 15 de noviembre próximo la celebración de la Conferencia Técnico- Económica Interamericana que debía tener lugar el 15 de junio, y a la cual han sido invitadas todas las naciones de América y las organizaciones de carácter internacional, entre ellas el Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

QUE este Gobierno ha señalado por decreto del 14 de enero de 1944 la misma fecha para la celebración del V Congreso de Ferrocarriles que deberá reunirse en esta Capital, de acuerdo con el pedido que le fuera formulado por la Comisión Internacional Permanente Uruguaya del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

QUE teniendo la Conferencia Técnico-Económica Interamericana a celebrase en Wáshington como una de sus finalidades más transcendentales el estudio de los problemas relacionados con el transporte en general y de los ferrocarriles en particular, la coincidencia de fechas para la celebración de ambos certámenes perjudicaría el éxito del V Congreso, por lo cual se ha sugerido que la celebración de éste sea postergada hasta el 5 de abril del año entrante.

QUE de acuerdo con las comunicaciones recibidas, tanto el Comité Organizador como el Comité Ejecutivo con sede en Buenos Aires, están conformes en recomendar dicha postergación, que, por otra parte, facilitará la concurrencia de los Gobiernos y de los Ferrocarriles de los países del Norte del Continente, y en particular de los Estados Unidos de América y Canadá, que por razón de la guerra mundial han demorado su incorporación.

QUE lo propio ocurre con la celebración del II Congreso Panamericano de Ingeniería, pues también facilitaría a ésta Institución una prórroga de la fecha fijada para el certamen proyectado en Buenos Aires para octubre del año corriente, manteniendo así la coordinación de ambos certámenes.

QUE lo anteriormente expuesto señala de un modo concluyente la conveniencia de acceder a la sugestión formulada, y desde ya fijar una fecha definitiva para la celebración del V Congreso de Ferrocarriles, que será ahora Panamericano en virtud de la autorización concedida al Comité Ejecutivo por el IV Congreso (Bogotá 1944) y por las adhesiones recibidas posteriormente, EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, DECRETA:

Artículo 1º — POSTERGASE para el día 5 de abril de 1946, la celebración del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que se ha dispuesto reunir en esta Capital.

Artículo 2º — HAGASE saber por intermedio del Ministerio de Relaciones Exteriores a los Gobiernos de las Naciones del Continente, a las Administraciones de Ferrocarriles, e instituciones afines la resolución precedente, invitándolas a enviar Delegados a dicho certamen.

Artículo 3º — COMUNIQUESE, publíquese.

AMEZAGA.

TOMAS BERRETA
Ministro de Obras Públicas.

JOSE SERRATO
Ministro de Relaciones Exteriores.

PROGRAMA DE TRABAJO

PREPARADO POR LA COMISION ESPECIAL TECNICA Y APROBADO POR LAS COMISIONES INTERNACIONALES PERMANENTES

Sección A. — VIA Y OBRAS

Tema 1º — Señales luminosas intermitentes o a destello en reemplazo de las luminosas fijas y uniformidad de las mismas.

Tema 2º — Reglamentación internacional para el cálculo de puentes ferroviarios.

Tema 3º — Modernización de las vías para el recorrido de trenes a altas velocidades y con grandes cargas por eje: uso de rieles soldados y de aceros especiales en su fabricación: medios experimentales.

Tema 4º — Economías posibles y medios de racionalización aplicados a la conservación de la vía permanente.

Tema 4a. — Cruces entre ferrocarriles, caminos y otras vías de comunicación: aspectos técnico, legal y económico.

Sección B. — MATERIAL Y TRACCION

Tema 5º — Unificación de material rodante: atalajes automáticos, frenos y perfiles máximos para el tráfico internacional.

Tema 6º — Combustibles: carbón, petróleo, leña y sucedáneos. Dispositivos para su mejor utilización, en particular ceniceros y chisperos contra incendios.

Tema 7º — Características generales de los vehículos en el sentido de aumentar el confort de los pasajeros: higiene, desinfección, alumbrado, aire acondicionado y medios para evitar el mal de altura.

Tema 8º — Dispositivos mecánicos adecuados que faciliten el intercambio de las mercaderías o del material en vías de trochas diferentes.

Tema 9º — Examen comparativo técnico y económico de los diferentes sistemas y nuevos métodos de tracción.

Tema 10. — Métodos para modernizar y aumentar la eficiencia de las locomotoras en servicio.

Tema 11. — Señalización eléctrica con señales luminosas en las cabinas de conducción.

Tema 12. — Mejoras en atalajes y frenos automáticos.

Tema 13. — Talleres de fabricación y reparación: su ubicación, dotación y funcionamiento.

Sección C. — EXPLOTACION

Tema 14. — Aplicaciones del teléfono, telégrafo y radio al despacho de trenes y dirección de movimiento.

Tema 15. — Influencia de la Señalización y de las Comunicaciones en la explotación económica de un ferrocarril.
Tema 16. — Régimen al cual debe someterse la circulación de los vagones particulares en los ferrocarriles.
Tema 17. — Prevención de accidentes ferroviarios.
Tema 18. — Nuevos procesos de explotación: empleo de los automotores livianos y rápidos para el servicio de pasajeros.
Tema 19. — Aprovechamiento de vagones: disposiciones conducentes a aumentar el aprovechamiento de estos vehículos y en especial modo de los destinados al transporte de ganados, frutas, verduras y líquidos en tanques.
Tema 20. — Influencia del bienestar de los empleados y obreros ferroviarios en el rendimiento de la explotación. Viviendas del personal ferroviario.

Sección D. — CONTABILIDAD Y ESTADISTICA

Tema 21. — Normas de contabilidad actualmente en uso en la explotación ferroviaria propiamente dicha y en los servicios auxiliares.
Tema 22. — Medidas para unificar la contabilidad, la estdística y la terminología ferroviaria americana.
Tema 22. — Medidas para unificar la contabilidad, la estadística y la costo de los diversos sistemas de transportes y criterio para calcularlos.

Sección E. — LEGISLACION Y ADMINISTRACION

Tema 23. — Facilidades que pueden darse para la negociabilidad de las cartas de porte.
Tema 24. — Legislación más adecuada para la explotación de los ferrocarriles de propiedad del Estado y para los Particulares en su relación con el Estado.
Tema 25. — Posibilidad de internacionalizar los beneficios jubilatorios del personal ferroviario.
Tema 25a. — Convenciones sobre tráfico internacional.

Sección F. — ASUNTOS GENERALES

Tema 26. — Situación actual de los ferrocarriles en cada país del Continente Americano y perspectivas basadas en el desarrollo económico de cada uno. Factores favorables y desfavorables que pueden gravitar en la post-guerra.
Tema 27. — Necesidad de la combinación de servicios ferroviarios en lo comercial, por la aplicación de tarifas directas, ordinarias o especiales.
Tema 28. — Modernización de la legislación ferroviaria en el sentido de dar más elasticidad a las tarifas y simplificar la reglamentación de la industria:
Tema 29. — Reglamentación del personal ferroviario:
a) Selección, escalafón y condiciones de ascenso;

b) Preparación técnica e instrucciones para primeros auxilios en caso de accidentes.

Tema 30. — Trenes especiales de Turismo a fin de fomentar las:

a) Relaciones Comerciales;
b) Relaciones Sanitarias;
c) Relaciones Intelectuales;
d) Relaciones de Amistad.

Tema 30a. — Comunicaciones ferroviarias interamericanas: nuevos aspectos de este problema ante el desarrollo alcanzado por otros medios de transporte.

Tema 30b. — Coordinación de los diversos medios de transporte. Su reglamentación.

Tema 30c. — Estudio de los sistemas de tarifas más convenientes al interés general frente a la competencia entre los diversos medios de transporte.

CUESTIONARIOS SUGERIDOS

Al Tema 30b.

a) Presentación comentada de las leyes, decretos o disposiciones, que sobre coordinación de transportes se hayan dictado en cada uno de los países del Continente americano. Fallas anotadas, mejoras propuestas.
b) Prolongación de servicios ferroviarios por carreteras o vice-versa. Servicios carreteros transversales entre líneas férreas paralelas o vice-versa.
c) Sustitución de líneas o ramales secundarios de tráfico anti-económico por otros medios de transporte.
d) Inconvenientes de la superposición de nuevos servicios, con inversión de nuevos capitales, en zonas o rutas que ya están ampliamente servidas por los medios actuales.
e) Conveniencia de que todos los servicios públicos de transporte terrestre se ajusten, en cada clase de servicios que presten, a una tarificación homogénea (nomenclatura de artículos, condiciones de aplicación, precios).
f) Medios para equilibrar la situación financiera de los distintos sistemas de transportes en forma equitativa. Cámaras compensadoras regionales o nacionales.
g) Modificaciones a introducir en las legislaciones para permitir el funcionamiento de esas Cámaras compensadoras.
h) Conveniencia del seguro obligatorio de pasajeros y de carga para todos los medios de transporte.

Al Tema 30c.

a) Simplificación de tarifas, reducción del número de tarifas especiales, estabilidad, adaptación de la escala de mínimos a las exigencias de cada tráfico, etc.
b) Tarifas de pasajeros. Fomento de turismo.
c) Adopción por todos los ferrocarriles de la cláusula que permita, a efectos del aforo, la agrupación de cargas enviadas desde una misma localidad por un solo remitente a varios

consignatarios en otra localidad, o de varios remitentes de una localidad a un solo consignatario.

d) Tarifas elásticas de máxima y mínima entre límites alterables por iniciativa del ferrocarril en períodos determinados, previo aviso al público con una anticipación reducida.

e) Normas prácticas para reglar la competencia entre empresas ferroviarias.

REGLAMENTO

DEL V CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES

I — *Reunión y composición del Congreso*

Artículo 1º — El Quinto Congreso Panamericano de Ferrocarriles, se reunirá en Montevideo, República Oriental del Uruguay, iniciando sus sesiones el 5 de abril de 1946.

Artículo 2º — El Congreso estará constituído por miembros efectivos y miembros adherentes. Serán miembros efectivos:

a) Los Delegados que nombren los Gobiernos americanos para participar en el Quinto Congreso; y

b) Los Delegados de las empresas ferroviarias que forman parte de la Asociación Internacional Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, de acuerdo con los Estatutos de la Asociación.

Serán miembros adherentes los demás miembros que forman parte de la Asociación, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 2º de los Estatutos de ella, o sea: los miembros permanentes, los miembros vitalicios y los miembros temporarios que se inscriban sólo para tomar parte en el Congreso.

Artículo 3º — Los miembros efectivos tendrán voz y voto en las sesiones del Congreso y en las Comisiones a que se inscriban. Recibirán gratuitamente las publicaciones del Congreso.

Artículo 4º — Los miembros adherentes podrán tomar parte en las discusiones que se verifiquen en las sesiones y en las comisiones, sin voto. Recibirán gratuitamente las publicaciones del Congreso.

Artículo 5º — Los miembros efectivos del Congreso deberán presentar sus credenciales al Comité Organizador de Montevideo, antes de la fecha de la sesión preliminar; se les entrgarán entonces los distintivos que deberán llevar en las sesiones y actos oficiales.

Artículo 6º — Los miembros adherentes permanentes y vitalicios que deseen ser admitidos al Congreso, deberán inscribirse ante el Comité Ejecutivo de Buenos Aires o ante el Comité Organizador de Montevideo, antes del 1º de abril de 1946. Presentarán como credencial su título de miembros de la Asociación y se les entregarán a su arribo a Montevideo, los distintivos para la asistencia al Congreso.

Los miembros temporarios que deseen ser admitidos al Congreso, deberán hacer su inscripción ante el Comité Organizador, indicando su nombre y título. Esta inscripción se hará antes del 1º de abril de 1946, abonando una cuota de $ 10.00 en moneda legal uruguaya. Les serán entregados por el Comité Organizador en Montevideo, los distintivos para la asistencia al Congreso.

II — *Autoridades del Congreso*

Artículo 7º — El Presidente del Comité Organizador invitará a los miembros del Congreso a una Asamblea preliminar, que será presidida por él, con el objeto de elegir las autoridades del Congreso. Esta Asamblea podrá tomar sus acuerdos con el quórum mínimo de la mitad más uno de los miembros efectivos.

Artículo 8º — Las autoridades del Congreso serán:

a) Los Presidentes Honorarios que fijen los miembros del Congreso;
b) Un Presidente efectivo;
c) Una Comisión Ejecutiva compuesta de todos los Presidentes de las Delegaciones de miembros efectivos, que, en tal carácter, serán Vice Presidentes;
d) Un Secretario General y los Secretarios adjuntos que se estimen oportunos.

Artículo 9º — La Comisión Ejecutiva, presidida por el Presidente del Congreso, intervendrá en todos los asuntos que se juzgue conveniente someter a su consideración, antes de presentarlos a la deliberación del Congreso.

Artículo 10. — El Presidente, en caso de impedimento accidental, será sustituído por uno de los miembros de la Comisión Ejecutiva, cuyo orden de precedencia será determinado a la suerte. En caso de impedimento definitivo, la Comisión Ejecutiva podrá elegir como Presidente a cualquier miembro efectivo del Congreso.

Artículo 11. — El Congreso comprenderá seis Secciones, correspondientes a las del Programa, a saber:

a) Vía y Obras;
b) Material y Tracción;
c) Explotación;
d) Contabilidad y Estadística;
e) Legislación y Administración;
f) Asuntos Generales.

Artículo 12. — Cada Comisión interna, en su primera sesión, elegirá un Presidente, un Vice-Presidente y un Secretario.

III — *Presentación de trabajos*

Artículo 13. — Los trabajos que se presenten al Congreso, serán de dos clases:

a) Comunicaciones.
b) Temas.

Las comunicaciones comprenderán los relatos e informes de los resultados técnicos obtenidos en el estudio, construcción, conservación y explotación de los ferrocarriles, aplicación de diversos métodos o sistemas de provisión de recursos económicos, organizaciones administrativas, memorias históricas, estadísticas, etc.

Los temas versarán sobre cualquier materia relacionada con los ferrocarriles, que por su naturaleza requiera conclusiones.

El Comité Organizador clasificará los trabajos presentados, dentro de las dos divisiones anteriores.

Artículo 14. — Los Relatores serán designados por el Comité Organizador y presentarán sus informes a las correspondientes Comisiones internas del Congreso en la primera sesión de cada una de ellas.

IV — *Funcionamiento del Congreso*

Artículo 15. — El Congreso celebrará, además de la sesión preliminar a que se refiere el artículo 7º:

a) Dos sesiones plenarias, una de apertura y una de clausura, y,
b) Las sesiones plenarias que determine el Presidente, de acuerdo con la Comisión Ejecutiva, según el número de asuntos que deban discutirse.

Artículo 16. — Se someterán a la discusión del Congreso las resoluciones de las Comisiones internas sobre los trabajos que hayan considerado. Estas resoluciones serán expuestas al Congreso por el miembro informante que designen las Comisiones respectivas.

Artículo 17. — Salvo resolución especial del Congreso, ningún orador podrá hacer uso de la palabra por más de dos veces en la discusión de un mismo tema, ni emplear más de diez minutos cada vez.

Artículo 18. — Las resoluciones se tomarán por simple mayoría de los miembros presentes, formando quórum la mitad más uno de los miembros inscriptos. En caso de empate, decidirá el Presidente.

Artículo 19. — La dirección de los debates y las atribuciones y deberes del Presidente y demás autoridades del Congreso se regirán de acuerdo con el Reglamento de la Cámara de Representantes del Uruguay.

Artículo 20. — Cada Comisión presentará a la Secretaría General, antes de las sesiones plenarias, una relación escrita de los trabajos, resoluciones y conclusiones que deban ser considerados por el Congreso.

Artículo 21. — En las deliberaciones, tanto en las Comisiones como en las Sesiones Plenarias, los oradores podrán expresarse en el idioma de su preferencia, pero las conclusiones deberán ser redactadas en español.

Las actas se redactarán igualmente en español, pudiendo los Delegados dejar constancia de sus observaciones en su propio idioma, que se acompañará de la traducción correspondiente.

TRABAJOS PRESENTADOS AL CONGRESO

(POR ORDEN DE LLEGADA)

1) Aplicación de los gráficos Gantt a las actividades ferroviarias. — *Ing. F. Sepúlveda.* — Chile.
2) Barrera ferroviaria giratoria en vez de basculante. — *Ing. Carlos E. Meaurio.* — Argentina.
3) Examen comparativo técnico y económico de los diferentes sistemas y nuevos métodos de tracción. — *Ferrocarril Sud de Buenos Aires.* — Argentina.
4) Métodos para modernizar y aumentar la eficacia de las locomotoras en servicio. — *Ferrocarril Sud de Buenos Aires.* — Argentina.
5) Comparación de las tensiones originadas en los rieles de vía, colocados en posición vertical e inclinada. — *Ing. R. A. Inglis.* — Ferrocarril Sud de Buenos Aires. — Argentina.
6) Señalización luminosa a destello para carga y descarga de los ferro-barcos en los atracaderos. — *Roger F. Williams.* — Argentina.
7) Planta para fabricación y recuperación de estopada. — *Ferrocarril Central Argentino.* — Argentina.
8) Vagones ventilados para el transporte de frutas y verduras. — *Ferrocarril Central Argentino.* — Argentina.
9) Memorandum sobre la unificación de métodos estadísticos, en los ferrocarriles del Continente Americano. — *Paulino López, Jefe del Departamento de Estadística. — Administración de los Ferrocarriles Nacionales.* — México.
10) El futuro del ferrocarril. — *Federico Hugo Narizzano.* — Chile.
11) Necesidad de fundar bibliotecas especializadas en asuntos ferroviarios. —*James B. Childs.* — Estados Unidos de América.
12) Ensayos del factor impacto en los puentes ferroviarios. — *Asociación de Ferrocarriles Americanos.* — Estados Unidos de América.
13) Principios y faz económica de la Señalización. — *A. A. R. Sección Señales.* — Estados Unidos de América.
14) Procedimiento para elaborar hormigones. — *Informe del Comité de la Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria.* — Estados Unidos de América.
15) Durmientes. — *Informe del Comité de la Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria.* — Estados Unidos de América.
16) Preservación de maderas. — *Informe del Comité de la Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria.* — Estados Unidos de América.
17) Obras de tierra, balasto y alcantarillado. — *Informe del Comité de la Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria.* — Estados Unidos de América.

18) Vía. — *Informe del Comité de la Asociación Americana de Ingeniería Ferroviaria.* — Estados Unidos de América.
19) El riel y sus accesorios. — *Informe del Comité de la Asociación de Ingeniería Ferroviaria.* — Estados Unidos de América.
20) Movilización científica y técnica. — *A. A. R. y Compañía Pullman.* — Estados Unidos de América.
21) Servicio de radiocomunicaciones en los ferrocarriles. — *A. A. R., Sección Técnica.* — Estados Unidos de América.
22) Comunicaciones y señalización en el movimiento de trenes. — *A. A. R., Sección Técnica.* — Estados Unidos de América.
23) Transporte. ¿Quo Vadis? — Con anexo de publicaciones. — *Howard E. Pheasant.* — Argentina.
24) Legislación de los ferrocarriles del Estado en Chile. — *Ings. Julio Cariola y Armando de la Carrera.* — Chile.
25) Intercambio del equipo de carga en vías de trochas diferentes. — *Ings. Armando de la Carrera y Sigfredo Prett.* — Chile.
26) Curvas de acordamiento en las vías ferroviarias. — *Ing. Juan Villalobos Rojas.* — Chile.
27) Influencia del bienestar de los empleados en el rendimiento de la explotación. — *Ing. Fernando A. Fontana.* — Uruguay.
28) Contribución al estudio de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado del Uruguay. — *Ing. Franco P. Vázquez.* — Uruguay.
29) La mecánica al servicio de la conservación de la vía permanente. — *Ing. John E. Sandham.* — Argentina.
30) Influencia de la Señalación y de las Comunicaciones en la explotación económica de un ferrocarril. — *Ing. Mateo Durruty Alvarez.* — Chile.
31) Conveniencia del seguro obligatorio de pasajeros y de carga para todos los medios de transporte. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
32) Economías posibles y medios de realización aplicados a la conservación de la vía permanente. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
32a) Influencia del trazado en la economía de explotación en los ferrocarriles de montaña. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
33) Combustibles. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
34) Influencia del bienestar de los empleados y obreros ferroviarios en el rendimiento de la explotación. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
35) Medidas para unificar la contabilidad, la estadística y la terminología ferroviaria americana. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
36) Posibilidad de internacionalizar los beneficios jubilatorios del personal ferroviario. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.
37) Prolongación de servicios ferroviarios por carretera o viceversa. Servicios carreteros transversales entre líneas férreas paralelas o viceversa. — *Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz.* — Bolivia.

38) Alineación de curvas a piolín. Algunas observaciones y dos problemas. — *Ing. P. E. Kniht, del Ferrocarril Midland.* — Uruguay.
39) Aprovechamiento de vagones. — *Howard E. Pheasant.* — Argentina.
40) Elementos de juicio sobre la electrificación de los ferrocarriles. —*Ing. Gustavo Sorojovich.* — Argentina.
41) Acopio de aguas pluviales para los servicios ferroviarios. — *Federico A. Torres (T.V.)* — Argentina.
42) Proyecto de programa de ferrocarriles para las Facultades de Ingenieros de América. — *Ing. Pedro N. Gordillo.* — Argentina.
43) Bibliografía sobre ferrocarriles. — *Ing. Pedro N. Gordillo.* — Argentina.
44) Instituto Panamericano de Ferrocarriles. — *Ing. Pedro N. Gordillo.* — Argentina.
45) Anuario Estadístico. — *Ing. Pedro N. Gordillo.* — Argentina.
46) Legislación de los Transportes en el Perú. — *The Peruvian Corporation Ltd.* — Perú.
47) El Transporte-Seguro y la negociabilidad de su título. — *Licenciado José Merino Blázquez.* — México.
48) Sugestiones a los Estados Americanos para poblar y colonizar por medio del riel, 10 millones de kilómetros cuadrados. — *I. C. I. M. A. S. A.* — Argentina.
49) Los Ferrocarriles en el período de la post-guerra. — *Sr. Hugh H. Grindley.* — Uruguay.
50) Estudio de Puentes Ferroviarios en zonas Sísmicas. — *Ing. Jorge Del Río Bretignere.* — Chile.
51) Estudio sobre durmientes de concreto armado. — *Ing. Enrique Carrasco Acuña.* — Chile.
52) El tráfico de carga de los Ferrocarriles Argentinos y su comparación con la producción. — *Instituto de Estudios Económicos del Transporte.* — Argentina.
53) Aspecto técnico-económico del problema de los cruces entre Ferrocarriles y Carreteras. — *Ing. Héctor A. Bergeret.* — Uruguay.
54) Recientes disposiciones legales dictadas en Venezuela para la explotación de los ferrocarriles. — *Ing. Luis Báez Díaz.* — Venezuela.
55) Apuntaciones acerca de la Reglamentación Internacional para el cálculo de Puentes Ferroviarios. — *Ing. José Sanabria.* — Venezuela.
56) Coordinación de los diversos medios de Transporte. — *Ings. Julio Cariola, Armando de la Carrera y Edmundo Bertin.* — Chile.
57) Teoría de contrapesos de equilibrio vertical en locomotoras de vapor. — *Prof. Livio Dante Porta.* — Argentina.
58) Los Ferrocarriles del Uruguay. — Su origen, desarrollo y evolución. — *Dirección de Ferrocarriles.* — Uruguay.
59) Fomento rural en las zonas fronterizas. — *Sr. Juan B .Silva.* — Uruguay.

60) Costo del transporte en las líneas de trocha normal de los Ferrocarriles del Estado del Uruguay. — *Ing. Paul H. Bernier.* — Uruguay.

61) La Nacionalización de los Ferrocarriles particulares. — Medios para realizarla. — *Ing. Emilio Dickmann.* — Argentina.

62) Combustibles. — Dispositivos para su mejor utilización. Modificaciones a las locomotoras que queman fuel oil para quemar leña o carbón. — *Ing. P. C. Dewhurst.* — Uruguay.

63) Métodos para modernizar y aumentar la eficacia de las locomotoras. — *Sr. Thomson Fairless.* — Uruguay.

64) Sistema de tarificación del Ferrocarril Central del Uruguay. — *Sr. C. Clarence Horton.* — Uruguay.

65) La clasificación uniforme de cargas en la tarificación ferroviaria argentina. — *Dr. Pedro S. Daneri.* — Argentina.

66) Disposiciones generales uniformes sobre el transporte de pasajeros, encomiendas y cargas y nomenclaturas de Clasificadores en los Ferrocarriles de la República Argentina. — *Comisión Asesora de Tarifas.* — Argentina.

67) Viviendas para personal ferroviario. — *Dirección General de Arquitectura.* — Uruguay.

68) Apuntaciones para la historia de los ferrocarriles del Uruguay. — *Ing. Eduardo García de Zúñiga.* — Uruguay.

69) Legislación social ferroviaria en Chile y disposiciones reglamentarias que la complementan. — *Dr. Pero Verdugo Cavada.* — Chile.

70) Régimen de 8 horas de trabajo aplicado a nuestros transportes ferroviarios. — *Ing. João Correa Pires.* — Brasil.

71) Informaciones sobre los servicios de selección y preparación del personal en los Ferrocarriles del Brasil. — *Ing. Italo Bologna.* — Brasil.

72) Estadística Ferroviaria Interamericana. — *Comisión Internacional Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.* — Argentina.

73) Plan para internacionalizar los beneficios jubilatorios del personal ferroviario. — *Sres. Elías Alberto y Luis A. Arbifeuille.* — Uruguay.

74) Normas sobre las ruedas y ejes para coches y carros. — *Ings. Arturo Montesinos Montalba y Enrique Soler Valencia.* — Chile.

75) Importancia internacional del Ferrocarril de Cochabamba a Santa Cruz. — *Ing. Eudoro Galindo Q.* — Bolivia.

76 Barreras para cruces de Ferrocarril de accionamiento eléctrico, manual, semiautomático y totalmente automático. — *Ing. Nels B. Forchhammer.* — Argentina.

77) Coordinación de los diversos medios de transporte. — Su reglamentación. — *Cámara Nacional de Cabotaje.* — Uruguay.

78) El vagón cubierto y su estandarización. — *Sr. F. B. Lowry.* — Argentina.

79) Los Ferrocarriles Británicos durante la guerra. — *Sir Charles Newton.* — Gran Bretaña.

80) Planificación de los Ferrocarriles Americanos. — *Ings. Pedro J. Cristiá y Vicente Federico Ottado.* — Argentina.
81) Conveniencia de adoptar el año calendario a fin de unificar la presentación de Balances y Memorias de las Administraciones de Ferrocarriles. — *Ing. Enrique Chanourdie.* — Argentina.
82) Factores favorables y desfavorables que pueden gravitar en los ferrocarriles en la post-guerra. — *Sr. José Antonio Fontanella.* — Argentina.
83 Estimación de los gastos de transporte en los ferrocarriles del Estado de la República Argentina. — *Ing. Ricardo E. Sánchez.* — Argentina.
84) Notas sobre métodos de prolongar la vida útil de los rieles. — *Sr. A. S. Muirden.* — Argentina.
85) Desarrollo de los frenos ferroviarios. — Ventajas de los mecanismos de tracción y fricción. — *Ing. Lewis J. Musser.* — Argentina.
86) Tendencias del equipo motriz ferroviario. — *Ing. Ralph P. Johnson.* — Estados Unidos de América.
87) La locomotora Duplex de cuatro cilindros construída para el ferrocarril de Pensylvania. — *Ing. Ralph P. Johnson.* — Estados Unidos de América.
88) Compensación por curvatura en las gradientes. — *Ing. Carlos Vignolo Murphy.* — Perú.
89) La explotación de los automotores livianos y rápidos para pasajeros en ferrocarriles de montaña. — *Coronel Humberto Riquelme, Director del Ferrocarril Militar de Puente Alto a El Volcán.* — Chile.
90) Transmisión del calor en las calderas de las locomotoras. — *Prof. Livio Dante Porta.* — Argentina.
91) Coordinación de los diversos medios de transporte. Su reglamentación. — *Ing. Agustín A. Goytisolo Fowler.* — Cuba.
92) Ponencia sobre la unificación internacional de los sistemas de contabilidad y estadística. — *Señora Victoria Estrada de Ruiz de Esparza.* — México.
93) Ponencia sobre servicios de Transportes combinados. — *Ferrocarriles Nacionales de México.* — México.
94) Aportación técnica y ponencia sobre fomento del Turismo. — *Ferrocarriles Nacionales de México.* — México.
95) Explotación de los Ferrocarriles propiedad del Estado de Bolivia. — *Sr. Luis Terán Gómez.* — Bolivia.
96) Unificación de Material Rodante: Atalajes automáticos y Frenos. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.
97) Implantación del sistema de tracción Diesel eléctrica. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.
98) Examen comparativo técnico y económico de los diferentes sistemas y nuevos métodos de tracción: Tracción Diesel y a vapor. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.
99) Coches motores Diesel. Su utilización y resultados en servicios locales. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.

100) Tableros de fabricación y reparación. Su ubicación, dotación, etc. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.
101) Influencia del bienestar de los empleados y obreros ferroviarios en el rendimiento de la explotación. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.
102) Reglamentación del personal ferroviario. — *Ferrocarriles Sud y Oeste de Buenos Aires.* — Argentina.
103) Sistema Troncal Panamericano. Su planificación Integral . — *Ing. Juan A. Briano.* — Argentina.
104) Coordinación de los diversos medios de transportes. — *Ing. Manuel de Regla Mota.* — R. Dominicana.
105) Los ferrocarriles Unidos Dominicanos. — Su historia, su origen y su estructura actual. — *Ing. Manuel de Regla Mota.* — R. Dominicana.
106) Modernización de las vías para el recorrido de trenes a altas velocidades y con grandes cargas por eje. Uso de rieles soldados y de aceros especiales en su fabricación. Medios experimentales. — *Ing. L. A. Woodbridge.* — Argentina.
107) Comunicación con datos sobre los Ferrocarriles de la Compañía Azucarera Dominicana. — República Dominicana.
108) Las mazamorras y las formas de combatirlas en los ferrocarriles de Bolivia. — *Ing. Rodolfo Aramayo Zapata.* — Bolivia.
109) Importancia de una trocha uniforme en un país y el trabajo efectuado por el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia para unificar sus líneas. — *Ing. Rodolfo Aramayo Zapata.* — Bolivia.
110) Los problemas de transporte y su solución. — *W. J. Clardy.* — Estados Unidos de América.
111) Coordinación e integración de Transportes. — *Ing. Guillermo Camacho G.* — Colombia.
112) ¿Tracción Diesel o a Vapor? — *Prof. Livio Dante Porta.* — Argentina.
113) Intercomunicación de los transportes en el continente americano. — *Ing. Enrique Chanourdie.* — Argentina.
114) Estudio sobre el empalme de la Red Oriental y la Red Occidental de los ferrocarriles Colombianos: Ferrocarril Ibagué-Armenia. — *Ing. Julio A. Díaz.* — Colombia.
115) Monografía sobre los ferrocarriles Colombianos y especialmente de los Ferrocarriles Nacionales administrados por el Estado. — *Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales.* — Colombia.
116) Apuntaciones sobre la nueva estación Central de ferrocarriles en Bogotá, Colombia. — *Consejo Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales.* — Colombia.

NOMINA DE RELATORES

Ingeniero JULIO RICALDONI, Director del Laboratorio de Estática Experimental de la Facultad de Ingeniería.

Ingeniero EZEQUIEL SANCHEZ GONZALEZ, Jefe de Estudios de Vialidad.

Ingeniero HUMBERTO RAMPOLDI, Jefe de Conservación de Obras de Vialidad.

Doctor ANTONIO C. COELLI, Profesor de Economía Política de la Facultad de Ingeniería.

Contador EMILIO DELLACASA, Contador de los Ferrocarriles del Estado.

Ingeniero ANTONIO J. CASABO, Jefe de Vía y Obra de los Ferrocarriles del Estado.

Ingeniero JULIO ADER, Superintendente de Locomotoras y Talleres de los Ferrocarriles del Estado.

Ingeniero PAUL H. BERNIER. Jefe de la Sección Comercial de los Ferrocarriles del Estado.

Ingeniero VICENTE ELORZA, Jefe de Tráfico de los Ferrocarriles del Estado.

Ingeniero ARTURO FERRER, Profesor Sustituto de Ferrocarriles de la Facultad de Ingeniería.

Ingeniero MANUEL E. LUGARO, Profesor de Ferrocarriles de la Facultad de Ingeniería.

Ingeniero JUAN BELINZON, Jefe de Construcciones de la Dirección de Ferrocarriles.

Ingeniero CARLOS A. RABASSA, Inspector de Líneas en Explotación de la Dirección de Ferrocarriles.

Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL, Asesor de la Dirección de Ferrocarriles.

Ingeniero FELIX DE MEDINA, Director del Instituto de Máquinas de la Facultad de Ingeniería.

Ingeniero JAIME SALLES, Jefe de Instalaciones Interiores de la Administración General de las Usinas y los Teléfonos del Estado.

Ingeniero VICTOR DE ANGELI, Jefe de la Oficina Técnica de la Tablada Nacional.

Ingeniero PONCIANO S. TORRADO, Sub-Jefe de Estudios de Vialidad.

Ingeniero FERNANDO A. FONTANA, Miembro de la Comisión Calificadora de Servicios Navales.

Ingeniero DANIEL G. MACCORMACK, Ingeniero Jefe de Vía y Obras del Ferrocarril Central del Uruguay.

Ingeniero C. W. SOMERSGALE, Ingeniero Jefe de Electricidad y Señales del Ferrocarril Central del Uruguay.

Ingeniero P. J. DUNN, Jefe de Transportes del Ferrocarril Central del Uruguay.

Ingeniero M. G. MELROSE, Ingeniero Jefe de Locomotoras y Talleres del Ferrocarril Central del Uruguay.

Señor RAFAEL MARCACCIO, Del Ferrocarril Central del Uruguay.

NOMINA DE DELEGADOS

ARGENTINA

Gobierno

Ing. Pedro P. Martín. — Jefe de la Sección Tarifas y Estudios Económicos de la Dirección de Ferrocarriles. Presidente de la Delegación.

Ing. Carlos Alberto Ponsati. — Jefe de la Sección Mecánica y Talleres de la Inspección General de Explotación técnica de la Dirección de Ferrocarriles.

Ing. Arístides Galofré. — Jefe de la Sección 5ª de Contralor de la Dirección de Ferrocarriles.

Ing. Carlos A. Loza Colomer. — Jefe de la División Proyectos de la Dirección de Planificación. Secretario Técnico de la Delegación. Delegado del Centro de Ingenieros de la Provincia de Buenos Aires.

Ing. Remo N. C. Scotucci. — Ingeniero de la Sección Vías y Obras de la Inspección General de Construcciones de la Dirección de Ferrocarriles.

Dr. José María Palacios Hardy. — Jefe de la Sección Ferrocarriles de la Dirección de Asuntos Legales.

Dr. Raúl Pugliesse. — Jefe de la División de Derecho Privado de la Dirección de Asuntos Legales del Consejo Nacional de Estadística y Censos.

Dr. Osiris D. Sordelli. — Jefe de la División de Derecho Público de la Dirección de Asuntos Legales del Consejo Nacional de Estadística y Censos.

Sr. Hernán Figueroa Bunge. — Ayudante Administrativo del Director de Ferrocarriles. Ayudante Administrativo de la Delegación.

Ing. Ricardo E. Sánchez. — Jefe de la División de Estadística, por los Ferrocarriles del Estado.

Ing. Nicanor Alurralde. — Jefe de la División Investigaciones Técnico-Económicas, por la Administración General de Vialidad Nacional.

Ferrocarriles e Instituciones

Sr. Enrique Godfrin. — Jefe de Tráfico de la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires, por la Comisión de Jefes de Tráfico, Explotación y Comercial de los Ferrocarriles.

Sr. R. V. Cable. — Contador General del Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico, por la Junta de Contadores.

Sr. James Mailer, M.I. Mech. E., M.I. Loc. E., M. Inst. T. — Jefe del Departamento de Mecánica de los Ferrocarriles Sud



Los congresales al pie del monumento del General Artigas después de rendirle un sentido homenaje



Los Delegados en el patio de la Casa de Gobierno donde fueron recibidos por el Señor Presidente de la República, Doctor Juan J. Amézaga y Ministros del Interior y de Obras Públicas, Doctor Juan J. Carbajal Victorica y Don Tomás Berreta

y Oeste, por los Ferrocarriles Central Argentino, Pacífico, Midland, Sud y Oeste.

Ing. John Wilson, O.B.E., M.I.E.E., M. Inst. T. — Administrador General, por los Ferrocarriles de Entre Ríos y Nord Este Argentino.

Ing. Roger F. Williams, O.B.E., M.I.C.E. — Ingeniero en Jefe, id.

Sr. A. S. Muirden. — Jefe del Departamento de Vía y Obras del Ferrocarril Midland, por la Comisión de Jefes de Vía y Obras.

Sr. Chas Case. — Superintendente de Almacenes del F. C. Central Argentino, por la Comisión de Superintendentes de Almacenes.

Sr. E. Myatt. — Superintendente de Tracción del F. C. Central Argentino, por los Superintedentes de Tracción.

Dr. Manuel Ayesa. — Por la Junta Consultiva de Abogados de los Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional.

Dr. Gerónimo Cortés Funes. — Idem, id., id.

Dr. Agustín Rodríguez Jurado. — Idem, id., id.

Dr. José Beltrame. — Idem, id., id.

Dr. Clodomiro Zavalía. — Idem, id.,id.

Ing. Gastón Caizergues. — Por la Comisión Asesora de Tarifas de los Ferrocarriles de Jurisdicción Nacional.

Dr. Eduardo A. Coghlan. — Jefe Técnico, por el Instituto de Estudios Económicos del Transporte.

Sr. Honorio F. Roigt. — Por la Dirección de Informaciones y Publicaciones Ferroviarias.

Dr. Enrique A. Trench. — Asesor Letrado de la Compañía Internacional de Transportes Automotores, por la Comisión Asesora de Asuntos de Competencia Caminera.

Ing. Eduardo M. Huergo. — Profesor Titular de Ferrocarriles, por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Buenos Aires y la Sociedad Científica Argentina.

Dr. Carlos M. Vico. — Profesor de Derecho Internacional Privado, por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Nacional de Buenos Aires y la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Nacional de La Plata.

Dr. Marcos Satanowsky. — Profesor de Derecho Comercial, II Parte, por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.

Dr. Héctor P. Lanfranco. — Profesor de Derecho Constitucional y Administrativo de la Carrera del Notariado, id. id.

Ing. Dr. Manuel María Diez. — Profesor Adjunto de Transportes, Director del Instituto de Economía de los Transportes y Profesor Suplente de Derecho Administrativo. I Parte, por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Buenos Aires y la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de La Plata.

Ing. Rosendo Gil Montero. — Profesor de Caminos y Ferrocarriles, II Curso, por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Córdoba y la Dirección Provincial de Vialidad de Córdoba.

Ing. Pedro N. Gordillo. — Profesor de Caminos y Ferrocarriles, I Curso, por la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad de Córdoba y por el Centro de Ingenieros de Córdoba.

Sr. Percy Goddard, M. Inst. T. — Gerente de Tráfico del Ferrocarril Central Argentino, por The Institute of Transport — Argentine and River Plate Centre.

Ing R. W. Walker, A. Inst. T. — Representante en la Argentina de The Associated Equipment Cº Ltd., por The Institute of Transport — Argentine and River Plate Centre.

Ing. Eric I. Mayne, M. I. Mech. E. — Representante Técnico, The English Electric Cº Ltd., por The Institute of Transport — Argentine and River Plate Centre.

Ing. Carlos E. Meaurio. — Asesor Técnico, por el Automóvil Club Argentino.

Ing. Ricardo Zaragaza. — Por la Asociación de Ingenieros de Salta.

Ing. Pablo A. Ebrecht. — Ingeniero Principal, por la Dirección Provincial de Vialidad de Córdoba.

Ing. Raúl A. Colombo. — Ingeniero Sub-Jefe del Servicio de Construcciones, id. id.

Sr. Benjamín Martínez Blanco. — Presidente, por Industrias Cementíferas y Mineras Argentinas, I.C.I.M.A.S.A.

Sr. Juan Govi. — Secretario General, id. id., id.

Miembros Permanentes

Ing. Gustavo Sorojovich.
Dr. Alberto J. López Abuin.

Miembros Temporarios

Sr. Livio Dante Porta.
Sr. José A. Fontanella.
Ing. Zacarías Nurnberg.
Ing. Juan A. Briano.
Dr. Dionisio Vogogna.
Sr. Julio Duró Ameghino.

BOLIVIA

Gobierno

Ing. Eudoro Galindo Q. — Representante del Gobierno, de los Ferrocarriles del Estado y del Ferrocarril Corumbá a Santa Cruz. Sección Boliviana. Presidente de la Delegación.

Ing. Rodolfo Aramayo Zapata. — Por los Ferrocarriles Antofagasta a Bolivia y The Bolivia Railway Cº

Ing. Germán Quiroga. — Por el F. C. Cochabamba-Santa Cruz.

BRASIL

Gobierno

Ing. Walter Ribeiro da Luz. — Director de la División Estudios del Departamento Nacional de Ferrocarriles.
Ing. Jorge Leal Burlamaqui. — Jefe de la División de Vía Permanente del Ferrocarril Central do Brasil. Delegado del Club de Ingeniería de Río de Janeiro.
Ing. Ruben Eugenio de Freitas Abreu. — Jefe de la Sección Tarifas y Contratos, del Departamento Nacional de Ferrocarriles.
Ing. Paulo Martins Costa. — Representante del Ferrocarril Central do Brasil.

Ferrocarriles e Instituciones

Dr. Feliciano de Souza Aguiar. — Director Comercial, por el Ferrocarril Leopoldina.

CHILE

Gobierno

Ing. Alejandro Iriarte Millan. — Director General de los Ferrocarriles del Estado. Presidente de la Delegación.
Dr. Ernesto Merino Segura. — Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación. Vice-Presidente de la Delegación.
Ing. Armando de la Carrera Torres. — Jefe de Sección Pruebas del Departamento de Materiales de los Ferrocarriles del Estado. Secretario de la Delegación.
Ing. Gabriel Quirós G. — Jefe del Departamento de Ferrocarriles en Construcción de la Dirección General de Obras Públicas.
Ing. Julio Cariola Villagran. — Jefe del Departamento de Vía y Obras de los Ferrocarriles del Estado.
Ing. Edmundo Bertin Rodríguez. — Jefe del Departamento de Transporte de los Ferrocarriles del Estado.
Ing. Francisco Mardones O. — Ex Inspector General de Ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas.
Coronel Humberto Riquelme. — Comandante del Regimiento de Ferrocarrileros y Director del F. C. Militar de Puente Alto al Volcán, por las Instituciones Armadas de la Nación.

Ferrocarriles del Estado.

Dr. Pedro Verdugo Cavada. — Secretario del Consejo Nacional de Vías de Comunicación.
Ing. Jorge del Río Bretignere. — Ingeniero calculista de Puentes del Departamento de Vía y Obras de los F. C. del Estado.
Ing. Enrique Carrasco Acuña. — Ingeniero del Departamento de Vía y Obras de los F. C. del Estado.

Ing. Mateo Durruty Alvarez. — Jefe del Servicio de Señalización de los F. C. del Estado.
Sr. Luis Alfredo Schmidt. — Secretario de la Dirección General de los Ferrocarriles del Estado de Chile y Ex-Administrador del Ferrocarril de Arica a La Paz, por el Ferrocarril Antofagasta a Bolivia (Sección Chilena).
Dr. Alvaro Orrego Barros. — Por The Chilian Northern Railway Company, Ltd.

C O L O M B I A

Gobierno

Ing. Alberto Albán Liévano. — Administrador General de los Ferrocarriles Nacionales. Presidente de la Delegación.
Ing. Alfredo D. Bateman. — Secretario General del Ministerio de Obras Públicas.
Ing. Carlos V. Arroyo. — Jefe del Departamento de Ingeniería del Consejo Nacional de Ferrocarriles.
Ing. Carlos José Olarte. — Administrador, por el Ferrocarril Central del Norte.
Ing. Jorge Paramo Arias. — Vice- Presidente, por la Sociedad Colombiana de Ingenieros.
Sr. Víctor Julio Silva. — Presidente del Sindicato Ferroviario de Colombia.
Sr. Carlos Mercado Cuervo. — Secretario de la Delegación.

C U B A

Gobierno

Ing. Agustín A. Goytisolo y Fowler. — Secretario General de la Comisión Nacional de Transportes. Presidente de la Delegación.
Dr. Oscar Gans y Martínez. — Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Oriental del Uruguay.
Dr. Ricardo Eguilior y Vinent. — Abogado Consultor de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba. Secretario de la Delegación.
Ing. Rafael Sorondo y Campaneria. — Ing. de la Comisión Nacional de Transportes.
Dr. Juan Sequeira y Agüero — Jefe del Departamento de Fletes y Reclamaciones de los Ferrocarriles Unidos de La Habana.
Sr. Antonio Núñez Prada. — Presidente de Ferroviarios y Trabajadores Unidos.
Sr. Francisco Sotero Malpica. — Confederación de Trabajadores de Cuba.
Sr. Gustavo Pellon y Acosta. — Vice-Presidente y Administrador General de los Ferrocarriles Consolidados de Cuba.
Ing. Rafael García Bango.
Sr. Jorge Fowler y Perilliant.
Sr. Rafael Otero Borlaf. — Director de la Hermandad Ferroviaria de Cuba.

E C U A D O R

Gobierno

Ing. Abel S. Troya. — Decano de la Facultad de Ciencias de la Universidad Central de Quito. Presidente de la Delegación.
Sr Agustín Freile Núñez. — Guarda Almacén General del Ferrocarril del Sud.
Ing. Jorge Alzamora Vela. — Director del Ferrocarril del Norte.
Ing. Luis A. Egüez. — Ingeniero de Construcción de la Caja de Pensiones.

E L S A L V A D O R

Gobierno

Dr. Julio C. Roselló. — Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Oriental del Uruguay.

E S T A D O S U N I D O S D E A M E R I C A

Gobierno

Sr. Franklin W. Wolf. — Agregado Comercial de la Embajada en la República Oriental del Uruguay. — Observador.
Ing. James A. Dehlsen. — Ayudante Especial del Embajador en La Paz - Bolivia. — Observador.
Sr. Albert F. Breazeale. — Departamento Comercial de la Embajada en la República Oriental del Uruguay. — Observador.

Ferrocarriles e Instituciones

Ing. Francisco R. Gamboa. — Representante Técnico, por The Baldwin Locomotive Works, Philadelphia, Pa.
Ing. Jorge Rey. — Representante Técnico, id. id. id.
Ing. Jorge J .Handley. — Representante Técnico, por American Car y Foundry; American Locomotive Co. y Compañías Asociadas.
Ing. Lewis J. Musser. — Representante Técnico, por Westinghouse Air Brake Co.
Ing. W. J. Clardy. — Representante Técnico, Por Westinghouse Electric.

G U A T E M A L A

Ferrocarriles e Instituciones

Sr. Federico Castañeda Rubio. — Por el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas.

M E X I C O

Gobierno

Sr. Manuel Mayagoitia. — Ayudante del Gerente General de los Fecarriles Nacionales de México.

Ing. Manuel Buen Abad. — Jefe del Departamento de Contabilidad y Finanzas de los Ferrocarriles Nacionales de México.
Sr. Miguel Sandoval. — Ayudante del Gerente Tráfico de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Ferrocarriles e Instituciones

Ing. Joaquín Núñez Brian. — Secretario General del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, por los Ferrocarriles Unidos de Yucatán, S. A.

PANAMA

Gobierno

Dr. Antonio Edgardo Burgos. — Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Oriental del Uruguay.

PARAGUAY

Gobierno

Ing. Sebastián Silva. — Director General de Obras Públicas.
Ing. Aquiles Casali. — Sub Jefe del Departamento de Vialidad.

Ferrocarriles e Instituciones

Ing. Joaquín Núñez Brian. — Secretario General del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, por el Ferrocarril Central del Paraguay.

PERU

Gobierno

Ing Enrique Gamero Aguilar. — Sub-Director de Ferrocarriles. Ministerio de Fomento.
Ing. Carlos Vignolo Murphy. — Asistente Jefe Ingeniero del F. C. Central del Perú, por The Peruvian Corporation Ltd.

REPUBLICA DOMINICANA

Gobierno

Ing. Manuel de la Regla Mota.

URUGUAY

Ing. Mario Lenzi. — Director de Ferrocarriles.
Ing. Enrique G. Segundo. — Sub-Director de Ferrocarriles.
Ing. Franco P. Vázquez. — Gerente de la Administración de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado.
Ing. Agustín Maggi. — Decano de la Facultad de Ingeniería. Presidente de la Asociación de Ingenieros del Uruguay.

Ing. José L. Buzzetti — Director de Hidrografía.
Ing. Víctor B. Sudriers. — Ex-Profesor de Ferrocarriles de la Faculta de Ingeniería.
Ing. Manuel E. Lúgaro. — Profesor de Ferrocarriles de la Facultad de Ingeniería.
Dr. Pedro M. Di Lorenzo. — Asesor Letrado de los Ferrocarriles del Estado.
Ing. Daniel G. MacCormack, B. Sc. M. Inst. C. E. — Ingeniero Jefe del Ferrocarril Central del Uruguay.
Sr. C. Clarence Horton, M. Inst. T. — Sub-Administrador del Ferrocarril Central del Uruguay. Presidente del Institute of Transport. — Argentine and River Plate Centre.
Ing. Ezequiel Sánchez González. — Jefe de Estudios de Obras de Vialidad.
Ing. Humberto Rampoldi. — Jefe de Conservación de Obras de Vialidad.
Ing. Juan Belinzon. — Jefe de Construcciones de la Dirección de Ferrocarriles.
Dr. José L. Coello de Portugal. — Asesor de la Dirección de Ferrocarriles.
Ing. Arturo Ferrer. — Profesor Sustituto de Ferrocarriles de la Facultad de Ingeniería.
Ing. Ponciano S. Torrado. — Sub-Jefe de Estudios de Vialidad.
Prof. Julio Ricaldoni. — Ingeniero Director del Laboratorio de Estática Experimental de la Facultad de Ingeniería.
Ing. Félix de Medina. — Director del Instituto de Máquinas de la Facultad de Ingeniería.
Ing. Julio Ader. — Superintendente de Locomotoras y Talleres de los Ferrocarriles del Estado.
Ing. Antonio J. Casabo. — Jefe de Vía y Obras de los Ferrocarriles del Estado.
Ing. Paul H. Bernier. — Jefe de la Sección Comercial de los Ferrocarriles del Estado.
Ing. Vicente Elorza. — Jefe de Tráfico de los Ferrocariles del Estado.
Cont. Emilio Dellacasa. — Contador de los Ferrocarriles del Estado.
Sr. César Rossi. — Presidente de la Comisión de Obras Públicas de la Cámara de Representantes.
Dr. Antonio C. Coelli. — Profesor de Economía Política de la Facultad de Ingeniería.
Ing. Eduardo García de Zúñiga. — Ex-Director de Ferrocarriles.
Ing. Ricardo Müller. — Jefe de Dragados de la Dirección de Hidrografía.
Teniente de Navío Homero Martínez Montero. — Jefe de Navegación Interior de la Dirección de Hidrografía.
Ing. Juan B. Maglia. — Presidente de la Junta Departamental de Montevideo.
Ing. Juan P. Molfino. — Director del Departamento de Obras de la Intendencia Municipal de Montevideo.

Ing. E. Mario Peyrot. — Sub-Director del Departamento de Obras de la Intendencia Municipal de Montevideo.

Ing. Fernando A. Fontana. — Miembro de la Comisión Clasificadora de Servicios Navales.

Ing. Jaime Salles. — 2º Jefe de Instalaciones Interiores de la Administración General de las Usinas y Teléfonos del Estado. tado.

General Edgardo Ubaldo Genta. — Inspector del Arma de Ingenieros del Ejército.

Capitán de Navío Rivera Travieso. — Director de la Escuela de Guerra Naval.

Coronel Isidro Lamas. — Miembro de la Comisión Calificadora de Servicios Militares.

Ing. Alfredo D. Levrero. — Sub-Gerente de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

Ing. José R. Fosalba. — Gerente del Departamento Comercial de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

Ing. Ezequiel Pérez Prins. — Gerente del Departamento de Combustibles de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

Ing. Víctor De Angeli. — Jefe de la Oficina Técnica de la Tablada Nacional.

Sr. Ariosto D. González. — Director del Departamento Económico Comercial por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Sr. Federico Grünwaldt Cuestas. — Consejero de Embajada y Jefe de Canje Internacional de Publicaciones del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Sr. Hugh H. Grindley, O.B.E., Inst. T. — Administrador General por el Ferrocarril Central del Uruguay.

Sr. Federico Brito del Pino. — Jefe de la Sección Legal id. id. id.

Sr. Gorton V. Bernays. — Superintendente de Tráfico, id. id. id.

Ing. Charles W. Somersgale. — Ingeniero Electricista, id. id. id.

Ing. L. B. Norrish, M.I.M.E. — Ingeniero Mecánico en Jefe id. id. id

Sr. Rodolfo Fresia Eguren. — Ayudante Personal del Administrador. id. id.

Sr. William J. Bradbury. — Administrador General Interino, por los Ferrocarriles Midland, Noroeste y Norte del Uruguay.

Sr. José Brunet. — Presidente por el Consejo Interamericano de Comercio y Producción.

Sr. Ralph D. Spradling. — id. id. id.

Sr. Francisco Podestá Milans. — id. id. id.

Sr. Carlos Ons Cotelo. — Secretario. id. id. id.

Ing. Salvador E. Altamirano. — id. id. id.

Ing. Víctor Benavidez. — Ex Ministro de Obras Públicas. Ex Legislador y Ex Director de Hidrografía.

Ing. Luis Foglia. — Ex Profesor de la Facultad de Ingeniería y Ex Presidente del Directorio de RIONE.

Ing. Alvaro Correa Moreno. — Sub-Secretario del Ministerio de Obras Públicas e Inspector General.
Ing. Juan M. Ramasso. — Director de la Secretaría de Obras Públicas
Sr. Carlos Fielitz Landivar. — Director de Divisiones de Obras Públicas.
Ing Raúl C. Piriz. — Jefe de Conservación de la Dirección de Vialidad.
Ing. Alberto Voulminot. — Ex Miembro del Directorio de los Ferrocarriles del Estado.
Sr. Nelson Carrasco. — Miembro del Directorio de la Administración General de las Usinas Eléctricas y Teléfonos del Estado.
Sr. Jorge Davis. — Jefe de Tráfico de los Ferrocarriles del Estado.

VENEZUELA

Gobierno

Sr. Manuel Arocha. — Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en la República Oriental del Uruguay.
Ing. Luis Baez Díaz. — Jefe de la División de Carreteras de la Dirección de Vías de Comunicación del Ministerio de Obras Públicas. Miembro de la Comisión Internacional Permanente Venezolana del Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Delegado del Colegio de Ingenieros de Venezuela.

AUTORIDADES DEL CONGRESO

PRESIDENTES HONORARIOS

Excelentísimo señor Presidente de la República Oriental del Uruguay.
Excelentísimo señor Presidente de la República Argentina.
Excelentísimo señor Presidente de la República de Bolivia.
Excelentísimo señor Presidente de los Estados Unidos del Brasil.
Excelentísimo señor Presidente de la República de Colombia.
Excelentísimo señor Presidente de la República de Cuba.
Excelentísimo señor Presidente de la República de Chile.
Excelentísimo señor Presidente de la República Dominicana.
Excelentísimo señor Presidente de la República del Ecuador.
Excelentísimo señor Presidente de la República de El Salvador.
Excelentísimo señor Presidente de la República de Guatemala.
Excelentísimo señor Presidente de los Estados Unidos de México
Excelentísimo señor Presidente de la República de Panamá.
Excelentísimo señor Presidente de la República del Paraguay.
Excelentísimo señor Presidente de la República del Perú.
Excelentísimo señor Presidente de los Estados Unidos de Venezuela.
Excelentísimo señor Don Tomás Berreta, Ministro de Obras Públicas del Uruguay.
Doctor Guillermo E. Leguizamón. Presidente del Comité Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

PRESIDENTE

Ingeniero MARIO LENZI, Director de Ferrocarriles del Uruguay y Presidente del Comité Organizador.

VICEPRESIDENTES

Primero. *Ingeniero AGUSTIN A. GOYTISOLO FOWLER.* Presidente de la Delegación de Cuba.

Segundo. *Ingeniero ALBERTO ALBAN LIEVANO.* Presidente de la Delegación de Colombia.

Tercero. *Ingeniero FEDERICO CASTAÑEDA RUBIO.* Delegado de Guatemala.

Cuarto. *Ingeniero SEBASTIAN SILVA.* Presidente de la Delegación del Paraguay.

Quinto. *Señor FRANKLIN W. WOLF.* Observador oficial de los Estados Unidos de América.

Sexto. *Ingeniero FRANCO P. VAZQUEZ.* Presidente de la Delegación del Uruguay.

Séptimo. *Ingeniero WALTER RIBEIRO DA LUZ.* Presidente de la Delegación del Brasil.
Octavo. *Ingeniero PEDRO P. MARTIN.* Presidente de la Delegación Argentina.
Noveno. *Ingeniero ALEJANDRO IRIARTE MILLAN.* Presidente de la Delegación de Chile.
Décimo. *Ingeniero MANUEL DE LA REGLA MOTA.* Presidente de la Delegación Dominicana.
Décimo Primero. *Ingeniero ABEL S. TROYA.* Presidente de la Delegación del Ecuador.
Décimo Segundo. *Doctor JULIO C. ROSELLO.* Ministro Plenipotenciario y Delegado de El Salvador.
Décimo Tercero. *Ingeniero EUDORO GALINDO Q.*, Presidente de la Delegación de Bolivia.
Décimo Cuarto. *Ingeniero ENRIQUE GAMERO AGUILAR.* Presidente de la Delegación del Perú.
Décimo Quinto. *Señor MANUEL MAYAGOITIA.* Presidente de la Delegación de México.
Décimo Sexto. *Doctor ANTONIO E. BURGOS.* Ministro Plenipotenciario y Delegado de Panamá.
Décimo Séptimo. *Señor MANUEL AROCHA.* Ministro Plenipotenciario y Presidente de la Delegación de Venezuela.

SECRETARIO GENERAL

Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO, Sub-Director de Ferrocarriles del Uruguay y Secretario del Comité Organizador.

SECRETARIOS GENERALES ADJUNTOS

Ingeniero JOAQUIN NUÑEZ BRIAN, Secretario del Comité Permanente Panamericano de Ferrocarriles.
Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL, Asesor de la Dirección de Ferrocarriles del Uruguay.

AGREGADO A LA SECRETARÍA GENERAL

Señor EDUARDO VARELA, Jefe de Sección del Ministerio de Relaciones Exteriores.

AUTORIDADES DE LAS SECCIONES

SECCION A. — VIA Y OBRAS

PRESIDENTE: *Ingeniero PEDRO P. MARTIN* (Argentina).
VICE-PRESIDENTE: *Ingeniero GABRIEL QUIROS GONZALEZ* (Chile).
2º VICE-PRESIDENTE: *Ingeniero JORGE LEAL BURLAMAQUI* (Brasil).
SECRETARIO: *Ingeniero ANTONIO J. CASABO* (Uruguay).
PRO-SECRETARIO: *Ingeniero RAUL PIRIZ* (Uruguay).

SECCION B. — MATERIAL Y TRACCION

PRESIDENTE: *Ingeniero AGUSTIN A. GOYTISOLO FOWLER* (Cuba)
SECRETARIO: *Ingeniero JULIO ADER* (Uruguay).

SECCION C. — EXPLOTACION

PRESIDENTE: *Ingeniero EUDORO GALINDO Q.* (Bolivia).
VICE-PRESIDENTE: *Ingeniero LUIS A. EGÜEZ* (Ecuador).
SECRETARIO: *Ingeniero PAUL H. BERNIER* (Uruguay).
PRO-SECRETARIO: *Ingeniero FERNANDO A. FONTANA* (Uruguay).

SECCION D. — CONTABILIDAD Y ESTADISTICA

PRESIDENTE: *Ingeniero ALBERTO ALBAN LIEVANO* (Colombia).
SECRETARIO: *Ingeniero VICTOR DE ANGELI* (Uruguay).

SECCION E. — LEGISLACION Y ADMINISTRACION

PRESIDENTE: *Ingeniero WALTER RIBEIRO DA LUZ* (Brasil).
VICE-PRESIDENTE: *Doctor RICARDO EGUILIOR Y VINENT* (Cuba).
SECRETARIO: *Ingeniero EZEQUIEL SANCHEZ GONZALEZ* (Uruguay).

SECCION F. — ASUNTOS GENERALES

PRESIDENTE: *Ingeniero ALEJANDRO IRIARTE MILLAN* (Chile).
VICE-PRESIDENTE: *Señor MANUEL MAYAGOITIA* (México).
SECRETARIO: *Ingeniero CARLOS A. RABASSA* (Uruguay).

ACTOS REALIZADOS

VIERNES 5.—

Hora 9. — Sesión preparatoria.
» 11 y 30. — Visita al señor Presidente de la República y señores Ministros. Ofrenda floral ante el monumento al general Artigas.
» 15. — Continuación de la Sesión preparatoria y constitución de Comisiones.
» 17 y 30. — Sesión solemne de inauguración en el Palacio Legislativo.

SABADO 6.—

Hora 9. — Comisiones.
» 12 y 30. — Almuerzo reunión de la Comisión Ejecutiva.
» 14 y 30. — Comisiones.

DOMINGO 7.—

Hora 10 y 30. — Conferencia de la Delegación de Chile en Radio City con proyecciones cinematográficas; proyección documental

sobre los ferrocarriles del Uruguay; documental sobre la explotación petrolera en Venezuela.

» 15. — Hipódromo Nacional de Maroñas. Reunión Hípica en honor de las delegaciones.

» 19 y 30. — Cocktail ofrecido por el Director y Administrador del Ferrocarril Central del Uruguay don Hugh H. Grindley y esposa en honor de los delegados y señoras.

LUNES 8.—

Hora 9. — Comisiones.

» 12 y 30. — Visita a la A.N.C.A.P. Refinería de petróleo en La Teja. Cocktail y almuerzo ofrecidos por la Institución. Visita a la Ciudad.

» 16. — Comisiones. Visita del señor Ministro de Obras Públicas a las distintas secciones.

» 19 y 30. — Cocktail ofrecido por la Asociación de Ingenieros del Uruguay a los delegados y señoras.

MARTES 9.—

Hora 7 y 30. — Visita a Rincón del Bonete, Usina Hidroeléctrica del Río Negro. Homenaje del Ferrocarril Central.

MIERCOLES 10.—

Hora 9. — Comisiones.

» 12 y 30. — Almuerzo reunión de la Comisión Ejecutiva.

» 14 y 30. — Comisiones.

» 17. — Sesión plenaria.

» 21 y 30. — Banquete ofrecido por el señor Ministro de Obras Públicas al Cuerpo Diplomático, delegados y señoras.

JUEVES 11.—

Hora 9. — Comisiones.

» 12 y 30. — Almuerzo reunión de la Comisión Ejecutiva.

» 14 y 30. — Comisiones.

» 17. — Sesión Plenaria.

VIERNES 12.—

Hora 9. — Comisiones.

» 14 y 30. — Visita a los Talleres del Ferrocarril Central en Peñarol.

» 17. — Sesión plenaria.

» 23. — Sesión solemne de clausura en el Palacio Legislativo.

Las reuniones de las Comisiones y las Sesiones Plenarias, se celebraron en los salones del Ateneo de Montevideo.



Recepción ofrecida en los salones del Cabildo, sede del Ministerio de Relaciones Exteriores, por el titular de este Departamento Doctor Eduardo Rodríguez Larreta



Vista del Ateneo de Montevideo en cuyos salones se celebraron las reuniones del Congreso

VERSIONES TAQUIGRAFICAS DE LAS SESIONES PREPARATORIAS; SESIONES SOLEMNES DE APERTURA Y CLAUSURA Y SESIONES PLENARIAS



Primera Sesión Preparatoria

CELEBRADA EL DIA 5 DE ABRIL A LA HORA 9 y 40

PRESIDENTE: *Ingeniero MARIO LENZI.*
SECRETARIOS: *Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO*
y Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL.

SUMARIO: Saludo del Comité organizador. — Nombramiento de las autoridades del Congreso. — Designación de Presidentes Honorarios a los señores Presidentes de los países que han enviado Delegaciones; al señor Tomás Berreta, Ministro de Obras Públicas del Uruguay y el doctor Guillermo E. Leguizamón, Presidente de la Comisión Permanente.

LISTA DE ASISTENTES

P. Martín	Argentina
H. Figueroa Bunge	»
C. A. Ponsatí	»
A. Galofré	»
C. A. Loza Colomer	»
J. M. Palacios Hardy	»
R. Sánchez	»
C. M. Vico	»
E. I. Maine	»
E. M. Huergo	»
E. A. Coghlan	»
P. Goddard	»
P. N. Gordillo	»
C. E. Meaurio	»
R. Pugliese	»
O. D. Sordelli	»
E. Godfrin	»
R. V. Cable	»
J. Mailer	»
R. E. Williams	»
R. E. Satanovsky	»
A. S. Muirden	»
E. A. Trench	»
H. P. Lanfranco	»
H. E. Roigt	»
J. A. Briano	»
B. Martínez Blanco	»
J. Covi	»
J. Núñez Brian	»
M. M. Diez	»
J. A. Fontanella	»
G. Sorojovich	»

SEÑOR PRESIDENTE. — La Comisión Organizadora del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, tiene la misión, que le es muy grata, de daros la más cordial bienvenida. Vuestra presencia aquí, señores Delegados, es un honor para nosotros, por vuestra propia significación personal y por la representación de que venís investidos para intervenir en esta asamblea. Pero es también una hermosa evidencia de auténtica cordialidad internacional, de verdadera amistad nacida de nuestros comunes sentimientos e ideales que nos impulsa a estrechar esa vinculación fraternal sin reservas ni temores. Estas reuniones están inspiradas en esos nobles sentimientos que engrandecen la función concreta que determina el Estatuto de nuestra Asociación Permanente. Venimos a unir nuestros esfuerzos en magnífico ejemplo de desinteresada y pura colaboración, para estudiar los problemas fundamentales que, en definitiva, dicen relación con la prosperidad y el bienestar humanos.

Nos toca esta obligación como nuestro gran deber con la sociedad; y emprende-

B. Laurel	»
D. Vogogna	»
R. Gil Montero	»
P. A. Ebrecht	»
E. Galindo Q.	Bolivia
R. Aramayo Zapata ..	»
G. Quiroga	»
W. Ribeira Da Luz ..	Brasil
R. E. Da Freitas Abreu	»
J. Burlamaqui	»
P. A. Martins Costa ..	»
F. De Souza Aguiar ..	»
A. Albán Liévano ...	Colombia
A. Bateman	»
J. Páramo Arias	»
V. J. Silva	»
C. Mercado Cuervo ..	»
A. Goytisolo Fowler .	Cuba
R. Sorondo y Campanería	»
R. Eguilior y Vinent .	»
G. Pellón y Acosta ..	»
J. Sequeira y Agüero .	»
F. Sotero Malpica	»
R. García Bango	»
A. Iriarte Millán	Chile
E. Merino Segura	»
A. de la Carrera T. ...	»
G. Quirós González ..	»
J. Cariola Villagrán ..	»
E. Bertín Rodríguez .	»
F. Mardones O.	»
H. Riquelme	»
P. Verdugo Cavada ..	»
J. del Río	»
E. Carrasco Acuña ...	»
M. Durruty Alvarez .	»
L. A. Schmidt	»
F. W. Wolf	E.U.A.
F. R. Gamboa	»
W. J. Clardy	»
A. S. Troya	Ecuador
A. Freile Núñez	»
I. Alzamora Vela	»
L. A. Egüez	»
M. de la R. Mota,	R. Dominicana
E. Gamero Aguilar ..	Perú
C. Vignolo Murphy ..	»
F. P. Vázquez	Uruguay
A. Maggi	»
M. Lúgaro	»
P. M. Di Lorenzo	»
D. G. MacCormack ...	»
C. Horton	»
E. Sánchez González .	»

mos la labor con fundada esperanza y optimismo que es factor preponderante del éxito, que auguramos a este Congreso. Al saludaros, señores Delegados, tengo que decir, —aunque no sea necesario— que estáis en vuestra casa, que contáis con nuestro afecto y que nos es muy grata la presencia de las señoras con vosotros. Traen a nuestra ciudad la nota atrayente de su gracia y distinción, y me mueven a evocar su constante colaboración, que es decisiva en nuestra vida y nos prodiga con dignidad ejemplar, evitando toda aparatosidad y ostentación. También a ellas hacedles llegar, señores Delegados, nuestro respetuoso homenaje y saludo de bienvenida.

(Grandes aplausos).

La Sesión Preparatoria va a suspenderse para pasar a un cuarto intermedio, pero antes la Mesa desea hacer algunas aclaraciones previas.

Se pasará a cuarto intermedio para cambiar ideas acerca del nombramiento de Mesa definitiva. Y deseo referirme al Reglamento que, de acuerdo con los Estatutos de la Asociación, debe regir la Asamblea. El texto de algún artículo podría suscitar dudas con respecto a la forma de votación. Para concretar y aclarar debidamente el punto desde ya, debo basarme en normas seguidas en congresos anteriores, incluso el último celebrado en Bogotá. La votación, no cabe duda, debe realizarse por país; y como consecuencia, queda entendido que los oradores sustentarán en los debates, la opinión de la Delegación que integran.

Ahora debemos efectuar el sorteo para determinar el orden de precedencia, de los Vice-Presidentes del Congreso, cuya investidura confiere el Estatuto a los señores Presidentes de las Delegaciones. Además voy a pedir desde ya, para facilitar nuestra tarea, que los señores Delegados, en las sesiones Plenarias y en las Comisiones, tengan la bondad de dar sus nombres y el país que representan al hacer uso de la palabra para la correspon-

H. Rampoldi	»
C. A. Rabassa	»
A. Ferrer	»
P. A. Torrado	»
F. de Medina	»
J. Ader	»
A. J. Casabó	»
P. H. Bernier	»
V. Elorza	»
F. A. Fontana	»
R. Travieso	»
V. de Angeli	»
J. Davis	»
R. Piriz	»
M. Arocha	Venezuela

diente anotación en las versiones taquigráficas.

Antes de pasarse a cuarto intermedio, el señor Secretario va a proceder a efectuar el sorteo para determinar el orden en que actuarán los Vice-Presidentes de este Congreso.

Así se hace, dando el sorteo el siguiente resultado: Argentina, Nº 8; Bolivia, Nº 13; Brasil, Nº 7; Cuba, Nº 1; Chile, Nº 9; EE. UU., Nº 5; Ecuador, Nº 11; El Salvador, Nº 12; R. Dominicana, Nº 10; Colombia, Nº 2; Panamá, Nº 16; Paraguay, Nº 4; Perú, Nº 14; México, Nº 15; Guatemala, Nº 3; Uruguay, Nº 6; Venezuela, Nº 17.

SEÑOR PRESIDENTE. — Invito a los señores Presidentes de las Delegaciones a pasar a la Sala contigua para cambiar ideas con respecto a la designación de los Presidentes y Vice-Presidentes de Comisiones.

(El Congreso pasa a cuarto intermedio, y media hora después reanuda la sesión).

SEÑOR PRESIDENTE. — Señores Delegados: Vamos a reanudar la sesión, a los efectos de nombrar Mesa: Respondo así al pedido de los señores Presidentes de Delegaciones, porque inmediatamente, a las 10 y media, tenemos programado el homenaje a Artigas, y a las 11 horas, la visita de los señores Delegados al Señor Presidente de la República. Ruego al Dr. Ernesto Merino Segura, Sub-Secretario de Obras Públicas de Chile, tenga la bondad de pasar al estrado. Doctor Leguizamón, hágame el obsequio de pasar al estrado.

(Ocupan el estrado el Sub-Secretario de Obras Públicas de Chile y el Dr. Leguizamón).

Si los señores Delegados ya han formado opinión respecto de la designación de Presidente y Secretarios de la Mesa, sírvanse manifestarlo.

SEÑOR MANUEL AROCHA. — Señor Presidente: la Delegación de Venezuela ratifica la proposición del Presidente de nuestra Delegación, para elegir por aclamación al Ingeniero Lenzi, Presidente de este Congreso. (Muy bien! Aplausos en la Asamblea).

SEÑOR PRESIDENTE. — Señores Delegados: Para mí, es un insigne honor presidir una Asamblea tan destacada como esta. Tengo que aceptarlo, como un honor al Uruguay, porque parece ser que la costumbre ha determinado que, más que por los merecimientos propios, se designe Presidente a la persona que haya tenido a su cargo todos los menesteres relacionados con la preparación del Congreso. Desde luego, entonces, acepto esa Presidencia, como un homenaje al Uruguay; pero un poco temeroso, aunque honradísimo, por la significación que tiene para mí. Muchas gracias. (Muy bien! Aplausos).

SEÑOR A. GOYTISOLO FOWLER. — Señor Presidente: ratifico nuestra proposición para el nombramiento del Ingeniero Enrique G. Segundo, como Secretario del Congreso.

Señor Presidente. — Está a consideración la proposición del señor Delegado. (Muy bien! Prolongados aplausos).

Señor Enrique G. Segundo. — Debo agradecer como un grandísimo honor, para mi país y mi persona, esa designación. Declaro que trabajaré con gusto y con empeño en una misión tan noble como es la del Congreso Ferrocarrilero; pero, entiendo que otras veces se ha conferido la Secretaría a miembros de las distintas Delegaciones que concurren. (Muy bien! Aplausos).

Señor Presidente. — Me permito sugerir a esta ilustre Asamblea, que proceda a la designación de Presidentes Honorarios. Propondría, al señor Presidente de la República, Dr. Juan José Amézaga y a los Presidentes de las naciones que nos han honrado con sus representaciones, así como a nuestro Ministro de Obras Públicas, Don Tomás Berreta, que realmente ha sido el alma en la preparación de este Congreso, que ha seguido con todo interés, —porque sabe lo que significa para el Uruguay—, todos los pormenores y detalles de su organización, al punto de que en estos precisos momentos, es materia de su principal preocupación, no obstante las enormes y absorbentes tareas que desempeña, seguir la marcha del Congreso y conocer a todos ustedes, como visitantes tan distinguidos, que vienen a aportar grandes beneficios al Uruguay, con sus inapreciables conocimientos.

(Muy bien. Prolongados aplausos).

Señor Walter Ribeiro Da Luz. — La Delegación del Brasil aplaude con todo calor las designaciones hechas, y solicita de todos los colegas de las demás Delegaciones, una salva de aplausos para América.

(Prolongados aplausos).

Señor Presidente. — Muchas gracias. Voy a proponer, también, como Presidente Honorario, a una figura consular en las tareas de la Asociación Permanente: al doctor Guillermo Leguizamón, presente en el estrado.

(Muy bien! Prolongados aplausos).

La Mesa se permite nombrar también, como Secretario, al Ingeniero Joaquín Núñez Brian, a fin de dar el desarrollo debido a este Congreso. En todo caso, el grupo de Secretarios será completado si los señores Delegados consideran que debe hacerse así. Por el momento, y dado lo avanzado de la hora, creo que debemos levantar la sesión. Nos reuniremos esta tarde a las 14 horas y 30 minutos, a fin de dejar constituídas definitivamente las Comisiones. Quiero hacer notar también, a los señores Delegados, que el programa de actos ha sufrido una modificación, para el día jueves, en que se hará una visita a Punta del Este. Será de mañana, y concurrirán los señores Delegados y sus señoras. Eso nos obliga, desde luego, a perder un día de trabajo; pero yo estoy confiado, —y así se lo he dicho al señor Presidente de la República—, en que hemos de compensarlo con un poco más de tarea, es decir, unas horas más de tarea en las Comisiones, de manera que no se afecte, o no corra riesgo el éxito del Congreso, que esperamos por anticipado. De manera que no siendo para más el acto, se dá por terminada esta sesión.

(Así se hace, siendo las 10 horas y 30 minutos).

Segunda Sesión Preparatoria

EFECTUADA EL DIA 5 DE ABRIL A LA HORA 15

PRESIDENTE: *Ingeniero MARIO LENZI.*
SECRETARIOS: *Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO*
y Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL.

SUMARIO: Asuntos entrados. — Telegrama de la Delegación Mexicana. — Constitución definitiva de Mesa. (Designación de Secretarios). — Elección de Presidentes de secciones. — Constitución de la Comisión de Reforma de Estatutos; Comisión de Consulta sobre la próxima sede del futuro Congreso, y Comisión revisora de cuentas. — Se designa para hacer uso de la palabra en representación de todas las Delegaciones al Congreso, al Sr. Presidente de la Delegación de Colombia, Ing. Alberto Albán Liébano.

SEÑOR PRESIDENTE. — Señores Delegados: está abierta la sesión. En primer término voy a dar cuenta de un telegrama recibido por el Ministerio de Relaciones Exteriores que lo ha trasmitido al Congreso, y que dice:

«Delegación México se embarca en avión mañana sábado 6, integrada en la siguiente forma: Sr. Manuel Mayagoitia, Presidente, Ayudante del Gerente General de los Ferrocarriles Nacionales de México; Ing. Manuel Buen Abad, Jefe del Departamento de Contabilidad y Finanzas de los Ferrocarriles Nacionales de México y Sr. Miguel Sandoval, Ayudante del Gerente de Tráfico de los Ferrocarriles Nacionales de México».

Debo dar cuenta también de que la Mesa ha quedado constituída definitivamente con el señor Ingeniero Enrique G. Segundo, como Secretario General, y como Secretarios Generales Adjuntos, el Ingniero Joaquín Núñez Brian y el Doctor José L. Coello de Portugal. Pongo ahora a consideración de la Asamblea, el resultado a que se había llegado en la reunión preliminar de los señores Vice-Presidentes del Congreso, acerca de la presidencia de las respectivas Secciones. Es el siguiente:

Sección	A	Presidente	Argentina
»	B	»	Cuba
»	C	»	Bolivia
»	D	»	Colòmbia
»	E	»	Brasil
»	F	»	Chile

Está a consideración de los señores Delegados la proposición relacionada con las presidencias de las Secciones. Voy a pedir, previamente, a los señores Delegados que deseen hacer uso de la palabra, que en el momento de hacerlo se sirvan expresar su apellido y delegación, a fin de poder ser debidamente anotados por los taquígrafos.

Señor Palacios Hardy. (Argentina). — Pido la palabra.

Señor Presidente. — Tiene la palabra el señor Delegado por la Argentina, Palacios Hardy.

Señor Palacios Hardy. — Entiendo, señor Presidente, que está a consideración de la Asamblea el punto referente a la presidencia de cada una de las Secciones. En ese sentido quiero hacer una moción en representación de la delegación gubernamental argentina. Se ha leído que la Presidencia de la Sección «A», que se refiere a Vía y Obras, se le ha conferido al Presidente de la Delegación Argentina. La Delegación Argentina, en el deseo de prestar su mayor colaboración y cooperación a este Congreso, propone, en cambio, que la Presidencia que se le ha conferido, en lugar de ser la de la Sección «A», sea la de la Sección «F». Las razones que tiene para fundar esta proposición, la delegación Argentina las considera esenciales. Los problemas vitales para los transportes en la Argentina están contemplados en los puntos tratados en la Sección «F», y no en la Sección «A». El Presidente de nuestra Delegación tiene una preparación especial para tratar los puntos contemplados en la Sección «F». La Delegación ha sido constituída, también, por todos los integrantes, teniendo en cuenta, especialmente, los puntos tratados en la Sección «F», que tienen carácter general.

El problema argentino, en materia de transportes, actualmente es, esencialmente, de política de transportes; no es tanto de factores técnicos, como de factor político. El futuro de los ferrocarriles es una preocupación, tanto del Gobierno como de las empresas particulares. Las competencias entre los diferentes medios de transportes es de palpitante actualidad en la República Argentina. De ahí que el trato que a cada uno se le acuerde en el futuro será decisivo en el orden de solución de problemas trascendentales, y que atañen aspectos políticos, sociales, económicos y demográficos. Esos problemas, en lo que se refiere a su ponderación y valorización, están dentro de la Sección «F». El interés que en la Argentina existe para la solución de los problemas que acabo de señalar y la especialización que sobre los mismos tiene nuestro presidente de Delegación, me mueve a solicitar al Congreso que designe para ocupar la presidencia de la Sección «F» al ingeniero Martín, entendiendo que así podría ofrecer al Congreso lo mejor de sus experiencias y conocimientos. Nada más.

Señor Merino Segura, (Chile). — La Delegación de Chile, conjuntamente, considera que los problemas generales que se van a tratar en la Sección «F» son de un interés vital, no sólo para la República Argentina, sino que para todos los países que están representados en esta Conferencia. (Apoyado).

En Chile, como en todos los demás países de América, el problema ferroviario es un problema importantísimo, porque los ferrocarriles son un elemento de esencial valor para el desarrollo econó-

mico, social y cultural de todos los países. Yo comprendo el interés que tenga muy justificadamente la representación de la hermana República Argentina; pero después de haberse realizado la pre-elección de Presidencias en la reunión preliminar realizada por los señores Presidentes de Delegación, reunión a la cual asistió el honorable señor Martín, incuestionablemente tal vez sea ya un poco fuera de oportunidad plantear este problema de las Presidencias de las Comisiones. Por lo demás, yo entiendo que en las Comisiones se va a tratar el problema o los problemas, vitales o secundarios, que se relacionan con el temario de la Conferencia, con un criterio de amplia consideración. En consecuencia, creo que todos, lo único que deseamos es ir a un estudio con la mayor cooperación, sin necesidad, tal vez, de hacer algún acápite especial con respecto a la Presidencia de estas Comisiones. Chile también tiene interés en materia general ferroviaria, como el problema de la coordinación y otros, y también tiene interés en mantener la Presidencia de la Comisión «F». Nada más, señor Presidente.

Señor Eguilior y Vinent, (Cuba). — Señor Presidente, señores Delegados: Ciertamente, las palabras que acaba de pronunciar el señor Delegado de Chile merecen de parte de la Delegación Cubana la más absoluta aprobación, y de ahí que en nombre de los representantes de la República de Cuba, apoye las manifestaciones hechas por el señor Delegado de Chile. Lo hacemos así, por cuanto que, considerando que el desempeño de la Presidencia de las distintas Comisiones es un honor que está al mismo nivel, cualquiera de ellas que se desempeñe por la Nación a quien corresponde tal honor, esa Nación se encuentra en el mismo plano y situación que las demás y, por lo tanto, no debe en forma alguna ser cuestión de selecciones. La República Argentina, por medio de su Delegación, ha puesto de manifiesto el interés extraordinario que tiene en el tratamiento de los asuntos generales que han de ser objeto de estudio por parte del Congreso. En las mismas condiciones se encuentran las Delegaciones todas aquí representadas, y contando con el apoyo extraordinario del talento y de la experiencia de la Delegación Argentina, como la de los otros países que han de integrar todas y cada una de las Comisiones en que se sub-divide el Congreso para el estudio de los problemas que han de ser objeto de resolución por parte del mismo, tengo la completa seguridad de que los intereses de la República Argentina tan bien representados en el seno de todas las Comisiones, habrán, indiscutiblemente, de pesar en forma tan extraordinaria como si ejercitase la Presidencia de todas las Comisiones. Es cuanto tenía que manifestar. (Muy bien, aplausos).

Señor Palacios Hardy, (Argentina). — Quiero hacer únicamente una aclaración, porque después de las palabras pronunciadas por el Delegado oficial de la República de Cuba, creo que las mías no han sido interpretadas en su debido alcance. La Delegación Argentina en ningún momento ha considerado que era un honor mayor presidir la Sección A, B o F. Considera la Delegación Oficial de la República Argentina que el honor es el mismo y que no hay distingo alguno de país a país. Aquí, en América, sabemos muy bien que todos los países son iguales, sean grandes o sean chicos. La Delegación Argentina lo único

que ha querido, y es su opinión que deja sometida a la consideración de esta Asamblea, es ofrecer a este Congreso su máxima cooperación, su máxima colaboración. Ha entendido que ejerciendo la Presidencia de la Sección F, su labor iba a ser más eficaz, más útil para este Congreso, que presidiendo la otra Sección; pero en ningún momento, lo repito, considera que esté en debate una cuestión de honor de mayor o menor importancia.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZALEZ. (Uruguay). — Pido la palabra. Me parece que una aclaración no vendría mal en este asunto, y no vendría mal, en el sentido de que si el interés de la Delegación Oficial Argentina es que el distinguido colega Ing. Pedro P. Martín intervenga en determinados asuntos, aún cuando el propio señor Martín, fuera el Delegado argentino que asumiera la Presidencia de la Sección A, podría ceder la dirección de la Sección A, en un momento dado, al Vice-Presidente, para actuar, repito, en los asuntos que le interesen y que correspondan a la Sección F. El ejercer la Presidencia de la Sección A, me parece, no privaría al Ing. Martín de actuar activamente en la consideración de asuntos que le interesen y que correspondan a la Sección F. Igual cosa podría hacer cualquier otro Delegado que tuviera interés en intervenir en asuntos de cualesquiera Sección.

SEÑOR PRESIDENTE. — Los señores Delegados tienen derecho de inscribirse en todas las Secciones, y los Presidentes de las mismas, si lo consideran necesario, pueden dejar la Presidencia al Vice-Presidente para asistir a cualquiera otra Comisión y contribuir al estudio de los problemas que realmente le interesen. Parecería que el asunto ha sido debatido, y se procederá, en consecuencia, a votar si se aprueba la proposición de la Comisión Ejecutiva. Considero que la votación debe hacerse nominalmente, porque de acuerdo con lo que se resolvió esta mañana, se debe votar por país.

SEÑOR NÚÑEZ BRIAN. (Paraguay). — Pido la palabra. No hay duda que de las palabras que hemos oído se deduce el interés y el espíritu de colaboración de las Delegaciones de Chile y Argentina, en la Sección F.; pero no veo que se haya resuelto de una manera definitiva, el punto de vista de cada una de estas Delegaciones y considero que tal vez fuera conveniente, para resolverlo de una manera ecuánime, que los Presidentes de ambas Secciones consideren el asunto en cuarto intermedio. Se vería si es posible subdividir la Sección F, distribuyendo el trabajo de acuerdo con el interés que cada uno tenga, y en ese caso, habría dos Presidentes y se satisfaría así, ampliamente, los deseos de ambas Delegaciones. Es lo que propongo, como forma tal vez adecuada para solucionar esta incidencia.

SEÑOR WALTER RIBEIRO DA LUZ. (Brasil). — Pido la palabra. Declaro que, infelizmente, la Delegación del Brasil está discorde con la proposición hecha por el señor Ing. Núñez Brian, porque es de su parecer que la resolución tomada por la Comisión Ejecutiva, sugiriendo a esta Asamblea los nombres de los distintos Presidentes de las Comisiones, y después el debate aquí producido, permiten suponer que el asunto está perfectamente esclarecido. Se ha indicado para presidir la Sección A, el nombre de un representante argentino, y para presidir la Sección F., el nombre del Presidente de la Delegación de Chile. Pa-

rece que había de parte de la Delegación Argentina el recelo de que si su Presidente preside la Sección A, no pudiera intervenir en los asuntos que le interesaran correspondientes a la Sección F. Pero el reglamento es claro y preciso, brindando la posibilidad de que el Presidente de una Sección pase la Presidencia al Vice-Presidente, y concurra a la Sección que, en un momento determinado, le interese. Esta colaboración está contemplada por el Reglamento: el Presidente de la Sección A, ilustre Presidente de la Delegación Argentina, podrá siempre que lo desee trasladarse a la Sección F para debatir los problemas que allí se susciten, dejando la Presidencia de la Sección A al Vice-Presidente. No veo, pues, motivo para alterar la proposición que se ha hecho y creo que con las explicaciones que se han dado se ha aclarado la cuestión en forma completamente satisfactoria.

SEÑOR JUAN A. BRIANO. (Argentina) — Pido la palabra. Acaba de debatirse bastante detalladamente, con claridad y elocuencia, un asunto evidentemente importante y de interés. Yo creo que ya que las diferentes señores Delegados han fijado su posición y emitido su juicio, nos debemos dar por satisfechos con lo que hemos oído y debemos adoptar una resolución de aquellas que hacen honor a una asamblea, y que es, por ejemplo, la de adoptar, por unanimidad, la sugestión del señor Presidente, dejando a cada uno de los oradores que han expresado su pensamiento, la convicción de que hemos atendido lo que han dicho y que realmente enfocan el asunto con altura y sinceridad. De manera que yo sugeriría a la Asamblea que votara por aclamación la proposición hecha por el señor Presidente. (Aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — En virtud de los aplausos otorgados por la Asamblea, se da por aprobada la proposición de la Comisión Ejecutiva, acerca de la Presidencia de las Comisiones. La Vice-Presidencia es cuestión que resolverán las propias Comisiones. La Mesa va a proponer la designación de Secretarios, y para coordinar y prestar mayor apoyo a las Comisiones, las hará recaer sobre Delegados uruguayos que ya han intervenido en los estudios e informes, de acuerdo con su especialización. Secretarios: Sección A, Ing. Antonio J. Casabó; Sección B, Ing. Julio Ader; Sección C, Ing. Paul H. Bernier; Sección D, Ing. Víctor De Angeli; Sección E, Ing. Ezequiel Sánchez González; Sección F, Ing. Carlos A. Rabassa. (Aplausos).

Queda aprobada, entonces, esta proposición de la Mesa.

La Mesa, —pasando a otra cuestión—, ha sido consultada con respecto de la sesión solemne que se va a realizar en el Palacio Legislativo a las 17 horas y 30, con la asistencia del señor Presidente de la República y autoridades nacionales, y en lo que se refiere a la parte oratoria: si ella debía estar a cargo de los Presidentes de todas las delegaciones, o bien, si los Delegados podrían ponerse de acuerdo para designar una persona encargada de hablar en nombre de todas las Delegaciones. El señor Ministro de Obras Públicas, desde luego, va a hacer uso de la palabra; lo hará, también, el señor Presidente de la Comisión Internacional Permanente, Dr. Leguizamón, y luego, el señor Delegado designado por el Congreso, si así se resuelve.

SEÑOR RICARDO EGUILIOR Y VINENT. (Cuba). — Pido la palabra. De las sugerencias ofrecidas por el señor Presidente, la Delegación de

Cuba entiende que la más práctica resulta que por todos los Delegados se designe a un orador a los efectos de contestar los discursos del Honorable señor Ministro de Obras Públicas y del Presidente del Comité Internacional Permanente, Dr. Leguizamón, que hablará en nombre de la Asociación Permanente de Ferrocarriles. Por consiguiente, someto a consideración de la Asamblea la siguiente moción, a los fines de que, de inmediato, quede resuelto este asunto. Considero que, en caso de decidirse por un solo orador, debemos pensar que correspondería representar a todas las Delegaciones, en ese acto, al señor Presidente de la Delegación de la República de Colombia, país, éste, sede del último Congreso Panamericano de Ferrocarriles, celebrado en Bogotá. (Aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Veo que se ha aceptado la proposición de la Delegación de Cuba, y por lo tanto, representará, en ese acto, a todas las Delegaciones el señor Ing. Alberto Albán Liévano. Pero el señor Albán Liávano no está presente en este momento. Se me acaba de enterar de que debe encontrarse en el Aeropuerto, en espera del resto de la Delegación Colombiana, que llega esta tarde. Por más que considero muy acertada la sugestión del señor Delegado de Cuba, y como no tenemos seguridad de la aceptación del designado, sugeriría a los señores Delegados se designara al señor Secretario de la Delegación Chilena para cumplir ese cometido.

SEÑOR ERNESTO MERINO SEGURA. (Chile). — Creo que el Presidente de la Delegación sería tal vez la persona indicada para representar a los demás Delegados.

SEÑOR PRESIDNTE. — ¿De manera que entonces sería el señor Presidente de la Delegación de Chile? (Entra a Sala el señor Presidente de la Delegación de Colombia, Ing. Alberto Albán Liévano). Acaba de entrar a Sala el señor Presidente de la Delegación de Colombia; y se ha enterado de la resolución tomada.

El problema está resuelto, porque el señor Presidente de la Delegación de Colombia acepta la misión que se le ha encomendado.

(Aplausos en la Asamblea).

La Mesa va a proponer, asimismo, para terminar estos trabajos preparatorios, la constitución de las Comisiones previstas en nuestros reglamentos. Primero, de acuerdo con la proposición que ha hecho el Comité Ejecutivo, se constituirá la Comisión de Reformas de los Estatutos, para la que se propone a los señores Delegados:

Ing. Jorge Leal Burlamaqui. — Brasil.
Ing. Agustín Goytisolo y Fowler. — Cuba.
Ing. Eudoro Galindo Q. — Bolivia.
Ing. Alberto Albán Liévano. — Colombia.
Dr. Guillermo A. Leguizamón. — Argentina.

Segundo, una Comisión para consultar a los señores Delegados acerca de la Sede del próximo Congreso Panamericano de Ferrocarriles, asunto que debe resolverse en la última sesión. Se integra con los señores Delegados:

Dr. Oscar Gans y Martínez. — Cuba.
Ing. Abel S. Troya. — Ecuador.

Ing. Alejandro Iriarte Millán. — Chile.
Ing. Joaquín Núñez Brian. — Paraguay.
Ing. Eduardo M. Huergo. — Argentina.

Luego, para cumplir también una disposición estatutaria, tendríamos que nombrar una Comisión revisora de cuentas, cuya constitución se propone en la forma siguiente:

Ing. Pedro P. Martín. — Argentina.
Ing. Alfredo D. Bateman. — Colombia.
Ing. Julio Cariola Villagrán. — Chile.
Ing. Manuel E. Lúgaro. — Uruguay.
Ing. Manuel de la R. Mota. — República Dominicana.

Queda a consideración de los señores Delegados la proposición que acaba de hacerse. Si no se formula observación, se darán por aprobadas las tres Comisiones en la forma que acaba de indicarse.

(Muy bien! Aplausos).

A los efectos de registrar la asistencia al Congreso, voy a rogar especialmente a los señores Presidentes de Delegaciones, se sirvan dejar en nuestra Secretaría General los nombres de los señores Delegados que han concurrido al acto, para la debida constancia. Solicito igualmente a quienes no hayan recibido todavía las invitaciones o pases libres que el Ferrocarril Central ha tenido la gentileza de conceder, se sirvan reclamarlos en Secretaría, ya que no se ha hecho la distribución por razones explicables de imposibilidad material o falta de tiempo. Por último, con respecto a la inscripción en las distintas Secciones, pediría especialmente a los señores Delegados que no lo hayan hecho todavía, se inscriban para dejarlas ya definitivamente constituídas y en condiciones de poder iniciar su labor correspondiente.

Pasaremos ahora a un cuarto intermedio hasta la hora de trasladarnos al Palacio Legislativo, donde se realizará la Sesión Plenaria, a las 17 horas y 30 minutos.

SEÑOR LUIS A. EGÜEZ, (Ecuador). — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR LUIS A. EGÜEZ. — Antes de terminar esta Asamblea, señor Presidente, quisiera pedir un voto de aplauso para el Comité Organizador del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles por el éxito alcanzado en esta reunión previa a nuestro trabajo.

(Muy bien! Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — El Comité Organizador agradece al autor de la moción y a todos los señores Delegados la gentileza y generosidad del juicio respecto a la acción que ha desempeñado dicho Comité, con el mayor interés, desde luego y en el deseo de hacer a ustedes grata la permanencia y provechosa la finalidad de este Congreso. Agotados los asuntos, se levanta la sesión.

Así se hace, siendo las 15 horas y 55 minutos.



Estrado Presidencial de la Sesión Solemne de Apertura celebrada en el Salón de Sesiones de la Cámara de Representantes



Vista parcial del Salón de Sesiones de la Cámara de Representantes durante la celebración de la Sesión Solemne de Apertura

Sesión Solemne de Apertura

REALIZADA EN EL SALON DE SESIONES DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES EL 5 DE ABRIL A LAS 17 Y 30 HORAS

Asumió proyecciones de gran trascendencia el acto de inauguración del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, efectuado en los salones del Palacio Legislativo.

Un escuadrón del Regimiento de Blandengues de Artigas, con bandera, formaba guardia de honor frente a la escalinata principal del Palacio en el momento de la llegada del Presidente de la República y su comitiva, compuesta por miembros del Gobierno, de los Poderes Públicos y del Comité Organizador del Congreso.

La entrada de la comitiva fué solemnizada con los acordes del Himno Nacional ejecutado por la orquesta del SODRE que se hallaba situada en el Salón de Pasos Perdidos bajo un gran trofeo formado por las banderas de todos los países del Continente.

Terminado el Himno, el Presidente de la República, Dr. Juan José Amézaga y sus acompañantes pasaron al recinto de la Cámara de Representantes, donde las diferentes Delegaciones ocuparon los lugares ya convenidos, por orden alfabético, en las tribunas parlamentarias. Acompañaban en el estrado al Sr. Presidente de la República, el Vicepresidente Dr. Alberto Guani, el Presidente de la Cámara Sr. Juan F. Guichón, el Ministro de Obras Públicas Sr. Tomás Berreta, y el Presidente del Congreso, Ingeniero Mario Lenzi.

El acto, al que concurrieron además de las Delegaciones, el Cuerpo Diplomático Americano acreditado en Montevideo, un distinguido grupo de damas y numeroso público, fué iniciado con el conceptuoso discurso del Señor Ministro de Obras Públicas, siguiéndole en el uso de la palabra el Doctor Guillermo E. Leguizamón, siendo éstos contestados por el Presidente de la Delegación de Colombia, Ingeniero Alberto Albán Liévano, en nombre de las demás Delegaciones.

SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS. — Señor Presidente de la República, señor Vice Presidente, señor Presidente de la Cámara de Diputados, señores Ministros de Estado, señor Presidente de la Suprema Corte de Justicia, señores Embajadores y Ministros acreditados ante nuestro Gobierno, señor Intendente Municipal de Montevideo, señores Legisladores, señores Delegados:

Como una afirmación en los destinos de América, como acto integral de confraternidad y acción constructiva, inauguramos los actos del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, en representación del Poder Ejecutivo, con la presencia de los Delegados de los países de América, por gentileza de sus gobiernos. Y esta feliz conjunción, —que honra al Uruguay—, señala el espíritu de cooperación tan necesario en estos difíciles momentos en que se estructura el futuro histórico del continente y en que los técnicos aportan sus más nobles realizaciones y

una visión científica y humana de las solicitaciones de los conglomerados sociales, de interdependencia económica, de defensa mutua, de solidaridad americana, basada en la democracia, en la libertad y valorización de la conciencia ciudadana.

Y es que la unidad de América tiene en los actuales momentos una resultancia tan precisa y armónica, que los hechos aparentemente aislados están correlacionados a la mecánica general del Continente en la modelación de una nueva forma de vida, con un nuevo derecho a la vida, más justa y más humana. Con ese espíritu y con esa visión, estructuraremos los actos del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que ha de recoger y prolongar en el futuro, la obra de los anteriores Congresos iniciados por aquel propulsor de los ferrocarriles argentinos que fué el Ingeniero Santiago Briand, y que iniciados en el año 1910 en la República Argentina, se celebraron posteriormente en Río de Janeiro, Santiago de Chile y en el año 1941 en Bogotá, con las más profundas proyecciones.

Pero este Congreso de Ferrocarriles tiene un significado particular y preciso de reiniciación de marcha hacia los mejores destinos de América, apenas cerrado el episodio más trágico y devastador de la historia de la humanidad, y cuando enfrentamos el crítico período de post-guerra, con sus tremendos problemas económicos y sociales, derivados de aquella conmoción y que gravitan en todos los órdenes de la vida y en todos los aspectos funcionales del Estado.

Tienen estos actos el significado de un generoso esfuerzo para traducir una solución parcial en el mecanismo de los transportes, en sus aspectos fundamentales de intensificación de la producción y en el intercambio entre los pueblos. Estructuramos así nuestra acción constructiva en los dictados y resultancias de la Conferencia de Chapultepec, cuando expresa: «Que el mejoramiento, la extensión y el enlace de toda clase de transportes para proveer un servicio seguro, adecuado y eficiente, a costo razonable, son medidas esenciales para realizar los planes de desarrollo económico de las repúblicas Americanas y para elevar los niveles de vida de sus pueblos». Estructuramos nuestra acción en la continuidad del pensamiento y nervio inspirador de Chapultepec, del gran Roosevelt, que triunfador de los regímenes totalitarios sigue triunfando en la muerte, en los planes de reconstrucción de la humanidad.

Tiene, pues, este Congreso el alto sentido de su ubicación precisa en el tiempo, para encarar los complejos problemas de post-guerra, sus conexiones con la industria ferrocarrilera y con el planeamiento de una situación prevista para un largo porvenir, que influye en su amplio temario de vías y obras, de material y tracción, que abarcan la unificación orgánica de los sistemas técnicos y estadísticos, el estudio de regímenes de intercambio, el fundamental problema de coordinación de transportes, reglamentación de tarifas y los aspectos sociales por el bienestar y previsión del personal y su vivienda adecuada.

De este programa han de surgir soluciones constructivas técnicas y económicas que permitan encarar el problema ferroviario a la luz de las actuales condiciones para que sea cada vez más eficiente en su aporte al funcionamiento de la vida económica y social de los países y a que

las mismas organizaciones férreas estén dotadas de adecuada vida económica como factor fundamental de su propia eficiencia.

Poco os podemos ofrecer como orientación técnica y administrativa en materia de vía férrea; apenas poseemos el 3 % de la longitud de vías de América del Sur, aunque este bajo porcentaje no refleja perfactamente nuestros esfuerzos para poseer una red eficiente, porque otros índices señalan valores aceptables, tal como la longitud de vías por cada cien kilómetros cuadrados de territorio, que indica para el Uruguay el más alto valor de 1.59, y por cada mil habitantes, 1.39, como expresión de eficaz desarrollo.

Las primeras tentativas para establecer la vía férrea en el Uruguay, datan del año 1853, al aprobar la Cámara de Senadores la construcción de una línea entre Montevideo y Colonia, en conexión con una rápida comunicación con Buenos Aires. Recién en el año 1866 se comenzó la construcción de vías férreas, autorizándose a la Compañía del Ferrocarril Central del Uruguay a realizar la línea Montevideo - Durazno, dándose término en el año 1869, bajo la Presidencia de don Lorenzo Batlle, a la ejecución del primer tramo hasta Las Piedras. Así fueron construidos los primeros 20 kilómetros de la obra inicial que traduciría la transformación del régimen pastoril de nuestra campaña. Sucesivamente se fueron construyendo otras líneas, entre ellas la del Ferrocarril Noroeste del Uruguay, que en el año 1884 tenía en explotación 215 kilómetros, desde Salto a Santa Ana. Años después, en 1889, inauguraba el Ferrocarril Midland la línea Paso de los Toros a Merinos, y más tarde la prolongación a Salto, importante línea de 317 kilómetros.

La red del Estado tuvo su origen en la Ley de 4 de enero de 1915, que propiciada por otro gran demócratas de América, don José Batlle y Ordóñez, dispuso la adquisición y electrificación del ferrocarril y tranvía del Norte, incorporándose posteriormente la línea del Este construida en el año 1895, Durazno a Trinidad y Rocha a La Paloma, creándose en el año 1920 la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado.

La vía férrea cumplió también en nuestro país fundamental obra y los 3.000 kilómetros de vías construídos abrieron las rutas del progreso, forjando la unidad nacional cuando todavía no había carreteras, vías férreas que actualmente presentan los siguientes índices anuales que reflejan su gravitación en nuestro régimen económico: transportan seis millones y medio de pasajeros, dos millones setecientos mil animales, en la movilización del rubro más importante de nuestra riqueza; dos millones doscientos mil toneladas de carga general, con un ingreso total de diez y ocho millones setecientos mil pesos, requiriéndose los servicios de diez mil obreros y empleados que perciben un total de diez millones de pesos por concepto de salarios regulados por Consejos con participación del Estado, patronos y obreros.

Actualmente procuramos en el plan de obras públicas 1944-49, por el monto de 70 millones de pesos que este Gobierno tuvo el honor de proyectar, coordinar todos los sistemas de transporte, incrementando la vía férrea en conjunción armónica con la carretera y la navegación fluvial, integrando un amplio sistema de transporte.

La Delegación Uruguaya concurre a los actos de este Congreso para recoger las enseñanzas de la ciencia y el conocimiento de los técnicos de otros países de mayor desarrollo de vías férreas, como la gran Democracia del Norte con sus 400 mil kilómetros de vías, de todos los países hermanos de América del Sur, que totalizan 100 mil kilómetros, propiciando el entroncamiento de las líneas internacionales, quizás para llegar a la máxima aspiración, que es el ferrocarril Panamericano de sur a norte, para coordinar nuestros esfuerzos de un mundo mejor.

Estimamos que los técnicos en la más amplia acepción del vocablo, tienen un rol fundamental que cumplir en estos problemas de Post-guerra, como lo desempeñan en los desarrollos industriales y científicos más portentosos de la historia, como lo desempeñó en el pasado abriendo en las tierras vírgenes de América los surcos vitales de los transportes, donde se estructura la grandeza de las Naciones que palpitan al unísono en amplios y risueños horizontes geográficos y en obras fructuosas de comprensión y solidaridad humanas.

«Es el Ferrocarril el que ha despertado todo el movimiento económico de nuestra época», expresaba Guillermo Ferrero en el año 1925, al cumplirse el primer centenario del ferrocarril de Stephenson en Inglaterra; y así, en el esfuerzo continuado y armónico que viene del pasado y se proyecta al futuro, disiparemos los últimos nubarrones que dificultan el panorama universal tras la ansiada alborada que empieza a materializarse y que abrirá a América a la luz cenital para que rompa en el fecundo surco del campesino y en el libro universitario, para realizar la felicidad espiritual y material del ciudadano.

Al señalar la valiosa presencia de los señores Delegados en este acto, tengo el altísimo honor de declarar en nombre del Poder Ejecutivo inauguradas las sesiones del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

(Grandes y prolongados aplausos).

Tiene la palabra el Sr. Presidente Honorario de este brillante y prestigioso Congreso que en este instante inauguramos, el también brillante ciudadano Argentino y técnico destacado Doctor Guillermo E. Leguizamón.

SEÑOR LEGUIZAMÓN. — Sr. Presidente de la República, Sr. Ministro de Obras Públicas, Sr. Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles: El señalado honor que se me ha confiado de usar de la palabra en esta solemne sesión inaugural me ofrece la mejor oportunidad de expresar al ilustre Presidente y a su digno Ministro de Obras Públicas, el homenaje de gratitud de nuestra institución por el auspicio caluroso y eficaz prestado a la celebración de este certamen.

Aceptad, eminentes representantes de la noble, progresista y democrática Nación Uruguaya, el testimonio sincero y profundo de nuestro reconocimiento. Podéis estar seguros que a los muchos títulos que vuestro país tiene conquistados por su contribución al afianzamiento del verdadero panamericanismo, se añadirá sin duda, este Congreso —primero de carácter continental— llamado, como sus anteriores, a

estrechar la solidaridad establecida entre los pueblos aquí representados.

Esta asamblea se ha congregado para tratar los problemas que conciernen a la existencia y supervivencia de los ferrocarriles, y no es aventurado afirmar que ellos constituyen una de las preocupaciones más inquietantes de la hora actual, tanto para los que tienen la responsabilidad de su funcionamiento regular —administradores y colaboradores— como para los gobernantes a quienes incumbe asegurar la prestación de los servicios de transportes.

Durante los últimos años, y a medida que se agudizaban los fenómenos de la crisis de los ferrocarriles en el continente americano, y ¿por qué no decirlo? en el mundo entero, he tenido muchas veces presente el famoso discurso del insigne Presidente Franklin Delano Roosevelt pronunciado en Salt Lake City en setiembre de 1932, a propósito del mismo tema. Creo que no existe precedente más encomiable que el ofrecido por Roosevelt a sus conciudadanos, al presentarles con enérgica y concienzuda franqueza la crítica situación de los ferrocarriles en su país y los medios conducentes para restablecer su equilibrio financiero. Ninguno de los aspectos salientes del asunto escapó a la penetrante observación del eminente estadista, y sus prudentes y acertados consejos señalaron el camino de la reacción, que bien pronto se hizo sentir. A propósito, me permitiréis que recuerde en esta ocasión uno de sus pensamientos más rotundos:

«Durante noventa años los ferrocarriles fueron el medio de juntarnos a todos en una unidad nacional. En ese desarrollo hemos visto un gran heroísmo, una gran fe y, desgraciadamente, una gran injusticia. Cuando los ferrocarriles tendieron sus vías a través de las llanuras del oeste, se consideró eso como un milagro que desafiaba la imaginación del pueblo. Más tarde vino una época en que los ferrocarriles, dirigidos por hombres que desgraciadamente no reconocían el interés público como meta, fueron mirados por aquel mismo pueblo como un pulpo que aplastaba sus vidas y les chupaba la substancia. Pero esa época pasó. El ferrocarril se ha transformado en un servidor del pueblo, reclamado ampliamente por el pueblo mismo. Es esta nueva relación del ferrocarril que debe guiarnos cuando consideramos sus problemas. El ferrocarril que fué primero un milagro, después una amenaza, ha llegado a ser ahora una parte de nuestra vida económica nacional. Nos preocupa ahora su conservación».

Que el ferrocarril, como instrumento esencial de la vida económica, debe ser conservado, no hay duda, y si alguna hubiese cabido, la reciente guerra mundial habría puesto de manifiesto su inconsistencia. Los progresos técnicos realizados en los últimos cinco años, especialmente en lo relativo a los ferrocarriles, y de los cuales se dará noticia circunstanciada en este certamen, causarán asombro y admiración, pues ellos significan un aumento considerable en la eficiencia y economía de los servicios. Puede afirmarse que sólo resta solucionar el problema financiero para que los ferrocarriles emprendan de nuevo el impulso renovador mediante el cual será posible satisfacer las demandas de transporte de una época más próspera y ordenada.

Sin embargo, habrá que remover otros obstáculos, de carácter psicológico; errores de concepto que se han propalado con frecuencia y entrado en la corriente de las ideas generalizadas, admitidas sin discernimiento por la masa popular. Contra estos prejuicios no hay otro recurso que el de ilustrar la opinión pública, dándole los verdaderos elementos de juicio para rectificarlos. En los ferrocarriles de capital privado que constituyen la gran mayoría en América, cuatro son los factores que integran la vida de una compañía durante su funcionamiento: el capital que lo construye, el personal que lo pone en marcha, el usuario que utiliza el servicio de transporte y, por último, el gobierno que vigila el cumplimiento del contrato-concesión.

El capital es la columna básica que soporta toda la estructura de la organización; sin él nada puede realizarse con provecho; por ello, es menester asegurarle lo que busca legítimamente: una compensación razonable, o sea, el interés comercial. Las compañías de ferrocarriles son esencialmente sociedades industriales que han buscado, a base de confianza en la inversión cientos de miles de accionistas o debenturistas para inducirles a tomar parte en gigantescas empresas de servicio público. Jamás se le ha ocurrido pensar a ningún hombre medianamente instruído, que las inversiones en ferrocarriles eran aleatorias o arriesgadas porque su objetivo ha sido siempre construir una obra pública de interés general, llamada a crear, promover o desarrollar la riqueza común.

La esencia de una concesión o delegación acordada por los gobiernos para establecer un ferrocarril, supone fundamentalmente un acuerdo entre concedente (Estado) y el concesionario (compañía), mediante el cual se autoriza al segundo a organizar el servicio público de transporte entre dos o más lugares, con la condición específica de que tal prestación será remunerada en forma de dar al capital aportado un interés razonable.

¿Por qué en los últimos tiempos se ha dado en llamar al capital invertido por millones de personas en ferrocarriles feudalismo financiero, pulpo capitalista, y cosas por el estilo, sin sentido gramatical ni lógico? ¿Acaso, porque los ferrocarriles representan una asociación muy grande de capitales o porque ellos proceden de concentraciones financieras, o son los métodos de acción o de trabajo los que excitan la furia de sus críticos? La forma agresiva, desprovista de fundamento y cargada de epítetos gruesos, es manifestación caractersítica de la demagogía, desde los tiempos de Atenas.

El capital de los ferrocarriles de empresas privadas está formado por los ahorros de pequeños inversores y constituye lo que Ives Guyot llamó con acierto la «democracia financiera». Guyot fué una figura prominente en el socialismo francés en el último cuarto del siglo pasado. Su último libro «Los Ferrocarriles y la Huelga», publicado en 1911, contiene un estudio completo de la distribución de los títulos de los ferrocarriles franceses, mediante el cual se demuestra que ha sido el ahorro de los pequeños inversores la palanca mágica para el desarrollo de las líneas férreas. Ese fenómeno se reproduce en todos los países, con la única diferencia de que algunos han gozado del beneficio de recibir esa cooperación desde el extranjero.

Si los ferrocarriles han sido en el pasado y son en la actualidad el instrumento más esencial en la vida de los pueblos, si de su funcionamiento depende el bienestar económico de los habitantes, ¿cómo se explica la forma despectiva empleada por sus detractores para desencadenar una campaña de odio contra esos modestos inversores que aportaron sus ahorros en beneficio de la comunidad, en lugar de hacerlo en títulos de deuda pública, que habrían disfrutado de una renta segura y tranquila? ¿Se busca, acaso, alejar el ahorro privado de toda inversión en servicios públicos?

¡Qué fenómeno de psicología social más curioso nos presenta una colectividad, cuando se trastorna la clara conciencia de un hecho o de un acto por una corrient ede ideas tenazmente mantenida! Todas las formas del ahorro son objeto de estímulos espirituales y económicos, pero, si ese loable esfuerzo de hacer reservas prudentes para el mañana se emplea en construir obras de necesidad pública, benéficas para la comunidad, ese ahorro acumulado se convierte en execrable capitalismo voraz, opresor, insociable. Este es el caso de las inversiones en ferrocarriles; y ha llegado, de una vez por todas la hora de disipar el erróneo concepto que circula por América, cuyos perniciosos efectos se verán muy pronto, pues no habrá en el futuro quienes aporten sus economías, como lo hicieron antaño, a la realización de trabajos públicos.

Pero necesito volver al examen de otro de los factores que integran la vida de un ferrocarril: el personal. Comenzaré por recordar un episodio, mejor dicho, una sentencia, fruto de la sabiduría práctica. Hace cuarenta años, una selecta y numerosa asamblea, agasajaba al gerente de un ferrocarril. Era un ingeniero escocés, que había trabajado muchos años en América: Cuba, Chile y finalmente, Argentina. Al regresar a Gran Bretaña, donde después ocupó importantes posiciones, sus amigos y admiradores le ofrecieron una demostración elocuente, que epilogó con un discurso el obsequiado. Este fué breve, ático, como las expresiones de su raza, condensando su pensamiento en estas o parecidas palabras: «Ningún elogio merece mi actividad como gerente, puesto que yo no he sido sino coordinador de elementos puestos a mi disposición al asumir el cargo: una zona fértil que esperaba el arado, un ferrocarril bien construído y un personal competente y disciplinado. El éxito de mi gestión se debe a la feliz concurrencia de estos factores».

El personal de los ferrocarriles no ha sido elegido siempre con un criterio de selección; lo principios conocidos de psicotecnia lo habrían exigido, y de ahí que se observen todavía deficiencias que deben corregirse. Cuando el ferrocarril era un monopolio, el personal no tenía la preocupación de complacer al cliente, porque éste debía servirse del único medio de transporte disponible, y era el cliente el que buscaba complacer al personal y obtener al menos su benevolencia; pero, los tiempos han cambiado, y hoy la tarea esencial es satisfacer al que utiliza el servicio. Personal competente y bien pagado constituye el desiderátum de los administradores que he conocido; imposible sería reemplazar la capacidad con el número, porque el inepto está siempre descontento, es haragán y falto de

responsabilidad, y de ellos deriva el disloque de los servicios que requieren regularidad y seguridad. La tarea del futuro tendrá una exigencia más: la selección apropiada del personal mediante el método científico que descarta antes de su iniciación aquellos carentes de aptitudes.

Y ahora, el tercer factor: el respetable y codiciado cliente, del cual podrán decirse tantas cosas buenas y malas y hasta escribir un libro con anécdotas de toda especie. El usuario del ferrocarril examina el problema del transporte desde un punto de vista subjetivo: necesita mover su persona o sus bienes de un lado a otro, y exige la mayor comodidad, la máxima velocidad, la más absoluta seguridad, todo ello por el mínimo precio asequible. Cómo conciliar tantas ventajas con tan poca retribución, es el aspecto objetivo que debe confrontar todo administrador para satisfacer a su cliente. Una larga experiencia me permite aseverar que nada hay tan difícil como hacer comprender a los pasajeros o cargadores el punto de vista del ferrocarril, salvo, por cierto, excepciones honrosas.

Existe una porción de servicios auxiliares por los cuales se paga, en proporción, sumas muy superiores a las que cobra el ferrocarril por extensos recorridos, pero de ellas no se protesta, acaso por el carácter individual de la prestación, pero, el precio de los transportes parece asemejarse al impuesto fiscal, y siempre se considera excesivo. En la imaginación popular el ferrocarril debería ser como los ríos a los cuales todo el mundo tiene acceso para bañarse, nadar o remar sin desembolso alguno por el uso. Y no se crea que esta comparación es arbitraria, pues es común en ciertos servicios encontrar miles de pasajeros viajando sin boleto y resueltos a eludir el pago.

La función de los gobiernos respecto de los ferrocarriles es específica y doble: en primer término actúa como encargado de regular el cumplimiento de los contratos de concesión, y actuando como parte, debe ejecutar lealmente sus prestaciones para reclamar a su vez igual conducta de la otra, o sea, el concesionario; en segundo lugar, sus funciones son más amplias en ejercicio del poder de policía para garantir la seguridad, higiene y regularidad de los servicios de transporte. Como parte contratante, los gobiernos no han sido —con pocas excepciones— duele decirlo, ejemplares del tipo imaginado por Thiers cuando afirma: «L'Etat doit etre un homme honnete». Por el contrario, han empleado en muchos casos recursos curiales para excusar o dilatar el cumplimiento leal de sus obligaciones, y creado una atmósfera de desconfianza en los inversores, que observan con inquietud la suerte de los ahorros aportados a la construcción de servicios públicos. Al mantenimiento de esta incertidumbre contribuye no poco la acción de los gobiernos, cuando ponen en ejercicio el poder de policía para hacer cada día más gravosa la explotación de los ferrocarriles.

Lamento haber distraído la atención de ustedes con ideas primarias sobre los problemas de la hora presente, pero, lo juzgué necesario; ocurre muy a menudo que no obstante ser bien conocidas las enseñanzas de la Biblia, es necesario leerlas de nuevo, de tiempo en tiempo, para robustecer la fe en las advertencias de su profunda sabiduría. Es-

toy convencido de que sólo la libertad de pensamiento y de acción puede conducir al mundo a destinos mejores.

Hago votos por que este certamen nos proporcione una renovada conciencia de que trabajamos juntos por el bienestar de nuestros pueblos, abriendo nuevos horizontes a la actividad humana dentro del Continente Americano.

(Muy bien! Prolongados aplausos en la Sala y galerías).

SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS. — Por el voto unánime de todos los señores Delegados llegados a nuestro país, hará uso de la palabra el destacado técnico, Jefe de la Delegación de Colombia, Ing. Alberto Albán Liévano.

SEÑOR ALBÁN LIÉVANO. — Excelentísimo Señor Presidente de la República, Excelentísimo Señor Vice Presidente de la República, Señor Ministro de Obras Públicas, Señores Ministros de Estado, Señores del Cuerpo Diplomático, Señores Miembros de la Delegación del Uruguay, Señores Delegados: Siento una profunda emoción al considerar el honor grandioso que me han hecho mis compañeros de las diferentes Delegaciones, al nombrarme su vocero para agradecer esta cordialidad ingénita del pueblo y del Gobierno del Uruguay. Este pueblo y este Gobierno, que tienen tanta concomitancia con el de Colombia, como que se forman en una misma democracia.

Hay en todos nuestros pueblos un despertar de progreso que hemos podido observar al tocar Venezuela, al pasar por el Brasil grandioso, al llegar a Montevideo, y que con seguridad lo vamos a ver en la Argentina, en Chile, en el Perú, en Ecuador, al volver a nuestra patria; y ese progreso y ese despertar de ambiciones que en nuestra patria se traduce en centrales eléctricas, en irrigaciones, en prolongación de ferrocarriles, en carreteras, esa es la labor del Ingeniero.

El Ingeniero, por sí, por todas sus elucubraciones y por todos los sentimientos de que está animado, es el que ha traído el progreso a todas estas, nuestras patrias, a toda la civilización. Si, como lo decía el Excelentísimo Señor Ministro de Obras Públicas, Chapultepec tuvo, en uno de sus predicados, el transporte; si la Conferencia de San Francisco estructuró la forma de un nuevo fundo de la paz, esta Conferencia de Montevideo será también histórica, porque aquí, en esta Conferencia de Montevideo, vamos a sentar los pasos o los jalones del progreso futuro de todas nuestras Repúblicas.

Al agradecer, en nombre de todas las Delegaciones, las gentiles demostraciones de aprecio que se nos ha hecho, al sentir en nuestros corazones todas esas expresiones de amistad y cordialidad, quiero proponer a los señores Delegados que, al coger esa bandera del Uruguay, la juntemos con las de nuestras Repúblicas Americanas y digamos: ¡Vamos a trabajar! He dicho.

(¡Muy bien! Prolongados aplausos en la Sala y galerías).

SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS. — Queda terminado el acto.



Mesa Directiva que presidió las deliberaciones del Congreso



Salón de Actos del Ateneo de Montevideo durante la celebración de una Sesión Plenaria

Primera Sesión Plenaria

EFECTUADA EL DIA 10 DE ABRIL A LA HORA 17

PRESIDENTE: *Ingeniero MARIO LENZI.*
SECRETARIOS: *Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO y Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL.*

SUMARIO: Telegramas cambiados. — Régimen para las votaciones. — Lectura y aprobación de conclusiones de las Secciones C, D, E y A. — Homenaje a la memoria del Presidente Franklin D. Roosevelt. — Aprobación de la Sede del próximo Congreso. — Otras proposiciones.

LISTA DE ASISTENTES

E. M. Huergo	Argentina
Ricardo E. Sánchez ..	»
N. Alurralde	»
Pedro N. Gordillo ...	»
P. Goddard	»
R. V. Cable	»
R. F. Williams	»
J. Mailer	»
E. Godfrin	»
M. M. Diez	»
P. A. Ebrecht	»
R. Gil Montero	»
C. E. Meaurio	»
R. A. Colombo	»
Eric I. Mayne	»
B. Martínez Blanco ..	»
J. A. Briano	»
J. Govi	»
G. Sorojovich	»
B. Laurel	»
H. Roigt	»
D. Ardigó	»
P. Cristiá	»
José A. Fontanella ...	»
J. Duró Ameghino ..	»
J. Mailer	»
E. Myntt	»
C. A. Ponsatí	»
R. Scopucci	»
H. Figueroa Bunge ...	»
C. A. Loza Colomer ..	»
C. A. Vico	»
E. A. Trench	»

SEÑOR PRESIDENTE. — Está abierta la sesión, señores Delegados. A los efectos de poder dejar constancia de la asistencia, voy a rogar a los señores Delegados quieran dar su nombre y el del país a que pertenecen, de lo que van a tomar nota los señores taquígrafos.

El Señor Secretario va a dar lectura al acta de la sesión preparatoria. (Se lee.)

(APROBADA POR UNANIMIDAD).

SEÑOR SECRETARIO. — En cumplimiento de lo acordado, se pasaron los siguientes telegramas:

Señor Presidente de la República. Doctor Juan José Amézaga. — Tengo la honra de llevar a conocimiento del Señor Presidente que el Quinto Congreso Panamericano de Ferrocarriles que se celebra en estos momentos resolvió por aclamación en su primera sesión plenaria designarlo Presidente Honorario del mismo. Me valgo de esta oportunidad para saludar al Señor Presidente con mi más alta y distinguida consideración. — *Mario Lenzi,* Presidente.

Señor Ministro de Obras Públicas, Don Tomás Berreta. — Tengo la honra de llevar a conocimiento del Señor Minis-

E. A. Coghan	»
O. D. Sordelli	»
A. Galofré	»
J. M. Palacios Hardy .	»
Eudoro Galindo Q. ..	Bolivia
R. Aramayo Zapata ..	»
R. E. Da Freitas Abreu	Brasil
J. Burlamaqui	»
P. Martins Costa	»
Feliciano Souza Aguiar	»
W. Ribeiro Da Luz ..	»
J. Páramo Arias	Colombia
C. Mercado Cuervo ..	»
C. V. Arroyo	»
A. Albán Liévano ...	»
A. D. Bateman	»
V. J. Silva	»
C. J. Olarte	»
Oscar Gans y Martínez	Cuba
G. Pellón y Acosta ..	»
R. Eguilior y Vinent .	»
J. Sequeira y Agüero .	»
A. Goytisolo Fowler ..	»
F. Mardones O.	Chile
L. A. Schmidt	»
P. Verdugo Cavada ...	»
A. de la Carrera T. ..	»
A. Iriarte Millán	»
J. Cariola Villagrán ..	»
A. Orrego Barros ...	»
L. Schmidt Quesada ..	»
H. Riquelme	»
E. Bertín Rodríguez .	»
J. del Río	»
James Dhelsen	E.U.A.
F. W. Wolff	»
A. S. Troya	Ecuador
J. Alzamora Vela	»
A. Freile Núñez	»
M. de la R. Motta	R. Dominicana
E. Gamero Aguilar ..	Perú
C. Vignolo Murphy ..	»
J. Núñez Brian	Paraguay
E. Sánchez González .	Uruguay
V. De Angeli	»
F. P. Vázquez	»
A. Maggi	»
P. Torrado	»
P. Bernier	»
A. C. Coelli	»
I. Lamas	»
E. U. Genta	»
F. Fontana	»
A. J. Casabó	»
C. Clarence Horton ..	»

tro que el Quinto Congreso Panamericano de Ferrocarriles que se celebra en estos momentos resolvió por aclamación en su primera sesión plenaria designar al Señor Ministro Presidente Honorario del mismo. Me valgo de esta oportunidad para saludar al Señor Ministro con mi más alta y distinguida consideración. — *Mario Lenzi*, Presidente.

Señor Secretario. — A los señores Presidentes de las Repúblicas que enviaron Delegaciones al Congreso: Tengo la honra de llevar a conocimiento Vuestra Excelencia que el Quinto Congreso Panamericano de Ferrocarriles que se celebra en estos momentos en Montevideo resolvió por aclamación en su primera sesión plenaria designar a Vuestra Excelencia Presidente Honorario Congreso. Me valgo de esta oportunidad para saludar al Señor Presidente con mi más alta y distinguida consideración. — *MARIO LENZI*, Presidente.

Las contestaciones de estos telegramas, recibidas hasta el momento, son las siguientes:

Santiago de Chile, abril 6. — Honorable señor Mario Lenzi, Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Montevideo. — Agradezco sinceramente la honrosa designación que se ha servido conferirme ese Congreso y hago votos por el feliz éxito de sus deliberaciones que tanta importancia revisten para el acercamiento y prosperidad de los pueblos americanos. — *ALFREDO DUHALDE, Vice Presidente de la República de Chile.*

Ciudad Trujillo, abril 6. — Señor Mario Lenzi, Presidente V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Montevideo. — Con mucho agrado y sincero reconocimiento acabo de recibir la noticia del acuerdo tomado por aclamación en esa importante asamblea panamericana de mi designación como presidente honorario. Ruego a usted quiera llevar a todos los congresistas mis afectuosos saludos y los votos más fervientes que formulo porque ese Congreso vea coronada sus

R. Travieso .... »
Ch. W. Somersgale .. »
Vicente Elorza ...... »
A. Ferrer .... »
F. de Medina .... »
R. Píriz .... »
J. Davis .... »

Manuel Arocha ..... Venezuela

labores por el más completo éxito y sirva para estrechar más las fraternales relaciones entre todas las naciones de América. — *Presidente General TRUJILLO.*

Panamá, abril 6. — Señor Mario Lenzi, Presidente Congreso Panamericano Ferrocarriles. Montevideo. — Hónrome aceptando designación Presidente Honorario hecha en mí por V Congreso Panamericano de Ferrocarriles y formulo fervientes votos por el éxito de sus labores. Ruégole trasmitir mis agradecimientos y cordial saludo delegados todos y quedo con toda consideración del señor Presidente servidor atento. — *ENRIQUE A. JIMENEZ.*

Lima, abril 7. — Señor Mario Lenzi, Presidente Congreso Panamericano Ferrocarriles. — Montevideo. — Agradezco efusivamente la distinción que me ha discernido el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles al designarme Presidente Honorario y formulo votos por el éxito de sus deliberaciones. — *BUSTAMANTE RIVERO, Presidente del Perú.*

Guatemala, abril 7. — Señor Mario Lenzi, Presidente V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. — Montevideo. — Acepto y agradezco la honrosa distinción que me hace el importante Congreso de Ferrocarrileros nombrándome su Presidente Honorario. — Deseo pleno éxito en las deliberaciones, enviándoles el más cordial saludo del Gobierno y pueblo de Guatemala. — *JUAN JOSE AREVALO.*

Montevideo, abril 8. — Ingeniero Mario Lenzi, Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. — Ateneo. — Agradezco honrosa designación Congreso su digna Presidencia, augurando exitoso cumplimiento trascendentales jornadas delegaciones países hermanos unidos en alto ideal de progreso moral y material continente. — Cordiales saludos. — *TOMAS BERRETA, Ministro de Obras Públicas.*

Buenos Aires, abril 8. — Al Señor Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, don Mario Lenzi. — Montevideo. — Al acusar recibo de su muy significativa comunicación por la que se me designa Presidente Honorario del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, trasmítole a usted y por su digno intermedio a todos los delegados las expresiones de mi más cálido agradecimiento por tan honrosa distinción, augurando al propio tiempo el éxito de las deliberaciones del Congreso. — Hago propicia esta oportunidad para saludarlo con mi consideración más distinguida. — *General EDELMIRO FARREL, Presidente de la Nación.*

Asunción, abril 8. — Señor Mario Lenzi, Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. — Montevideo. — Gratamente complacido acepto y agradezco designación Presidente Honorario V Congreso Panamericano de Ferrocariles y formulo votos porque éxito completo corone deliberaciones. — *General HIGINIO MORINIGO, Presidente República del Paraguay.*

Quito, abril 8. — Señor Mario Lenzi, Presidente Congreso Panamericano Ferrocarriles. — Montevideo. — Agradezco nobilísima deferencia Congreso que usted preside. — Hago fervientes votos por el éxito de esa reunión y porque los trabajadores y técnicos de nuestro continente americano, con su abnegación y ejemplo irradien en el continente más amor a la sinceridad, más afán por la fraternidad entre los hombres. — Atento, *Presidente VELAZCO IBARRA.*

México, abril 8. — Señor Mario Lenzi, Presidente V Congreso Panamericano Ferrocarriles. — Montevideo. — Cumplidamente agradezco designación Presidente Honorario de ese Congreso para el que deseo mayor éxito. — Compláceme enviar saludo muy cordial a usted y demás integrantes asamblea. — *Presidente General de División, MANUEL AVILA CAMACHO.*

Montevideo, abril 9. — Señor Ingeniero Mario Lenzi. — Dirección de Ferrocarriles (M.O.P.). — Mucho agradezco nombramiento por aclamación de Presidente Honorario del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. — Al tiempo formulo votos por que esa importante asamblea de patriotas hombres de ciencia rinda los esperados frutos en benefecio de la economía y las industrias. — Salúdalo atentamente, *JUAN JOSE AMEZAGA, Presidente de la República.*

La Paz, abril 9. — Señor Mario Lenzi, Presidente Congreso Panamericano de Ferrocarriles. — Montevideo. — Agradezco honrosa designación Presidente Honorario V Congreso Panamericano de Ferrocarrriles. — Felicito a los miembros del Congreso y formulo votos por el éxito de las labores que realiza en beneficio de la comunidad americana. — Saluda a usted con toda consideración, *Teniente Coronel GUALBERTO VILLARROEL, Presidente de Bolivia.*

SEÑOR PRESIDENTE. — Señores Delegados: en el día de hoy, en la reunión celebrada por la Comisión Ejecutiva, se tomaron por unanimidad, los siguientes acuerdos:

1º — En las votaciones de las sesiones plenarias, para aprobar defintivamente las ponencias presentadas por las secciones respectivas, cada país tendrá un sólo voto, según se había establecido en la primera sesión.

2º — El voto será emitido por el Presidente de cada delegación, o el señor Delegado que él designe, comunicándolo previamente a la Mesa.

3º — En la discusión de cada uno de los asuntos, sólo podrán intervenir tres oradores, como máximo, por cada uno de los países representados en el Congreso, ateniéndose al precepto del artículo 17 del reglamento del mismo.

4º — El voto de los señores Delegados de cada uno de los países que estén en desacuerdo con el voto emitido por el señor Presidente de sus Delegaciones, o el representante por él elegido, se hará constar en el acta de la sesión plenaria.

5º — A los efectos de coordinar las relaciones de cada una de las distintas secciones, se acuerda constituir una Comisión Especial integrada por dos miembros de cada sección. Esta Comisión ha quedado constituída como sigue: Sección A: Señores Raúl Píriz y Manuel Lúgaro. Sección B: Señores Carlos A. Ponsati y Francisco R. Gamboa. Sección C: Señores Eudoro Galindo Q. y Paul H. Bernier. Sección D: Señores Alberto Albán Liévano y Víctor De Angeli. Sección E: Señores Ricardo Eguilior y Vinent y Ruben Eugenio de Freitas Abreu. Sección F: Señores Alejandro Iriarte Millán y Carlos A. Rabassa.

La Mesa ha recibido, además, numerosos trabajos cuyo estudio ha sido terminado en las diversas secciones. Se había acordado dar lectura de sus conclusiones, no siguiendo el orden de presentación, sino el de terminación de las tareas en las secciones, para dejar libres a los señores Delegados cuyas secciones no tuvieran más asuntos que abordar.

Vamos a empezar con la lectura de las conclusiones de las secciones C, D y E, que han terminado totalmente la consideración de los trabajos sometidos a su estudio. Ruego al señor Secretario de la Sección C, se sirva informar.

Señor Bernier. — Voy a dar cuenta de los trabajos informados por la sección C, y de las conclusiones recaídas en ellos.

Trabajo Nº 21. Tema 14. — «Servicio de radiocomunicaciones en los ferrocarriles». Conclusión: «Agradecer a la American Railroad Association su valiosa contribución a este Congreso y solicitar a la misma el envío de ejemplares para su divulgación».

Señor Presidente. — Se ofrece la palabra a los señores Delegados para considerar la conclusión leída.

Señor López (Argentina). — Se podría adoptar como sistema que si ningún miembro del Congreso formula observaciones, se dé por aprobada la conclusión leída.

Señor Presidente. — En consecuencia, queda aprobada la conclusión propuesta.

(Aprobada).

Ruego a los señores Delegados que, a fin de facilitar la labor de los taquígrafos, tengan la amabilidad de dar su nombre al hacer uso de la palabra.

Señor Meaurio. — Sin el propósito de prolongar el tiempo de esta Asamblea, sino por el contrario, de abreviarlo en lo posible, pero siempre para hacerlo útil, pediría que se mencione el título de los trabajos,

el nombre del autor y se dijera algunas palabras explicando en qué consiste el trabajo y la conclusión a que ha dado motivo. Con eso quedaríamos mejor ilustrados.

(Apoyado).

SEÑOR GALINDO. — En obsequio a la brevedad invocada, y como el programa de trabajo previamente preparado indica el tema, el número del trabajo, el título del mismo, el autor y el relator, basta con que los señores Congresales sigan el curso de los trabajos en la forma en que van a ser leídos, a fin de que simplemente se dé lectura a las conclusiones.

SEÑOR PRESIDENTE. — En consecuencia, se enunciará como está en el índice de la agenda que repartimos, el número y el título de los trabajos. Puede proseguir el señor Bernier.

SEÑOR BERNIER. — La Comisión C, ha resumido las conclusiones de varios trabajos sobre el mismo tema, porque así entendió que debía hacerlo, a no ser que fueran temas o trabajos llegados fuera de tiempo. Prosigo: Trabajos Nos. 13, 22 y 30. — Tema 15. «Influencia de la señalización y de las comunicaciones en la explotación económica de un ferrocarril». Conclusión: «Aunque los trabajos presentados al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles sobre este tema no pretenden recomendar la implantación de determinados sistemas de señalización y comunicación, demuestran, sin embargo, la conveniencia económica que se deriva de la aplicación de señales a un ferrocarril, aparte de la enorme responsabilidad moral que implica el hecho de transportar pasajeros, sin la suficiente garantía de seguridad. Se concluye recomendando la aplicación de sistemas adecuados de señalización y comunicación a todos los ferrocarriles de América, dejando la elección de sistema a la administración y a los especialistas de cada país. Se acuerda, además, la publicación del trabajo Nº 30, cuyo autor es el Ingeniero Mateo Durruty Alvarez».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR RIBEIRO DA LUZ. — Como tengo que retirarme de sala, señor Presidente, delego el voto de la Delegación Brasileña en el señor Jorge L. Burlamaqui.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se toma nota.

Puede continuar el señor Secretario Bernier.

SEÑOR BERNIER. — Trabajo Nº 89, Tema 18: «Nuevos procesos de explotación: empleo de los automotores livianos y rápidos para el servicio de pasajeros». Es un trabajo que no figura en el programa.

Conclusión: «Considerando el interés que tiene el trabajo presentado sobre la explotación de tramos ferroviarios cortos, en los ferrocarriles de montaña con gradientes del 3 % o más, de acuerdo con el informe del Relator, se recomienda su publicación».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiéndose formulado observación, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR BERNIER. — Trabajo Nº 8, Tema 19: «Aprovechamiento de vagones: disposiciones conducentes a aumentar el aprovechamiento de

estos vehículos y, en especial modo, de los destinados al transporte de ganados, frutas, verduras y líquidos en tanques». Conclusión: «Recomendar su publicación y sugerir que en el próximo Congreso se incluya un tema que contemple el estudio de vagones ventilados o refrigerados, para el transporte de frutas y legumbres».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR BERNIER. — Trabajos Nos. 39 y 78. Tema 19: El mismo del trabajo anterior. Conclusión: «Tratándose de trabajos relacionados con la experiencia de empresas de intensa labor conviene la publicación de ellos en el Boletín del Congreso Permanente, como una contribución al mejor aprovechamiento de los vagones destinados al transporte de frutas, verduras y ganado, sugiriéndose la conveniencia de fijar como tema para la próxima reunión del Congreso el estudio de las características fundamentales de esta clase de material rodante, tendiente a estandarizarlo, de modo de facilitar su intercambio en las líneas de una misma trocha».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR BERNIER. — Trabajos Nos. 27, 34, 67 y 101. Tema 20: «Influencia del bienestar de los empleados y obreros ferroviarios en el rendimiento de la explotación. Viviendas del personal ferroviario». Conclusión: «Establecer en carácter general que es evidente la influencia del bienestar del empleado y obrero ferroviario en el rendimiento de la explotación, a cuyo fin se recomienda: a) Adoptar todas las medidas conducentes a la seguridad, higiene y comodidad de los lugares de trabajo; b) Que, sin perjuicio de un salario mínimo (en el que se consideran incluídos asignaciones familiares, aumentos por simple antigüedad, etc.) se reconozca una bonificación en función de la eficiencia, establecida en base a algunos de los sistemas conocidos de retribución que más se adapte a las respectivas peculiaridades del trabajo; c) Que las empresas tomen a su cargo, como un gasto normal de explotación, la atención de aquellas prestaciones especiales que se refieren a la salud e higiene de su personal y familiares; d) Que las demás prestaciones que contribuyen al bienestar del personal, tales como la construcción de viviendas propias, centros culturales y deportivos, etc., que tiendan, también a vincularlo más firmemente al servicio de las empresas, deberán ser fomentados por éstas y realizados en lo posible por los interesados (mediante cooperativas, asociaciones mutuales, etc.) con la ayuda de las mismas empresas; e) Se hace notar que las precedentes recomendaciones se han adoptado en el supuesto de que exista en cada país un régimen de jubilaciones, pensiones, retiros por invalidez, etc.; f) La publicación del trabajo Nº 27 del Ingeniero Fernando A. Fontana, a los efectos de que se estudie la posibilidad de su aplicación práctica y el acopio de datos que permitan valorarlo en un próximo Congreso. La publicación así mismo del trabajo Nº 34 del F. C. Cochabamba-Santa Cruz, que tiene referencia con el apartado d)».

Hago notar que el último trabajo, el Nº 101, no figura en la agenda, por haber sido presentado fuera de tiempo.

Señor Presidente. — No habiendo observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Bernier. — Con estas conclusiones queda terminado el trabajo de la sección C.

Señor Presidente. — Antes de proseguir con la lectura de las conclusiones, se va a dar cuenta de una moción que acaba de presentarse.

Se lee: «Delegación de Colombia. — Montevideo, abril 10 de 1946. — El V Congreso de Ferrocarriles, con motivo de cumplirse el próximo 12 de abril el primer aniversario de la desaparición del ilustre y grande ex-presidente de los Estados Unidos, F. D. Roosevelt, honra la memoria de tan eximio ciudadano y relieva los méritos del gran estadista, merced a cuya inteligencia luminosa y a la excelsitud de su espíritu, lograron las Naciones Unidas salvar la libertad y consolidar el imperio de la democracia en el mundo. Transcríbase al Excelentísimo señor Presidente de los Estados Unidos de América. — Alberto Albán Liévano, Alfredo D. Bateman, Carlos V. Arroyo, Carlos José Olarte, Jorge Páramo Arias, Julio Víctor Silva, Carlos Mercado Cuervo».

Señor Arocha. — La Delegación de Venezuela apoya esa moción. (Varios señores Delegados expresan espontáneamente su adhesión a la moción leída. Prolongados aplausos).

Señor Presidente. — La moción ha sido votada por aclamación.

Señor Wolff. — El nombre de los Delegados americanos que asistimos a este Congreso, agradecemos mucho el homenaje.

(Muy bien. Prolongados aplausos).

Señor Franco Vázquez. — Antes de iniciar la lectura de otras conclusiones, voy a dar cuenta de un voto que formula la Delegación del Uruguay y que puede tener relación, en algunos aspectos, con las conclusiones leídas; pero no lo presento como ponencia o trabajo, sino simplemente como un voto. Con el permiso del señor Presidente, voy a pasar a leerlo.

Señor Presidente. — Puede ocupar la tribuna el señor Delegado.

Señor Vázquez. — (Lee): «La Delegación del Uruguay formula votos por el desarrollo creciente de una legislación inspirada en los principios que aseguren a los trabajadores ferroviarios, por lo menos, el pleno goce de los beneficios de la limitación de la jornada, del descanso diario y semanal, de las vacaciones pagadas, de una justa retribución de su trabajo, de la asignación o salario familiar, de la participación en las ganancias y del seguro de vejez, invalidez y muerte; y formula votos por la adopción de un convenio internacional acompañado de una recomendación que contenga un reglamento tipo sobre las condiciones de trabajo de los ferrocarriles». Votos que talvez podrán servir para un tema en un próximo Congreso. Es lo que quería decir.

Señor Presidente. — Queda enterada la Asamblea. Se va a dar cuenta de una proposición hecha por el señor Delegado de Paraguay, Ing. Joaquín Núñez Brian, que se servirá leer el señor Secretario.

Señor Secretario. — (Lee): «Proposición del Delegado de Mé-

xico y Paraguay, Señor Joaquín Núñez Brian. — El V Congreso de Ferrocarriles, primero que tiene el carácter panamericano presenta el homenaje de consideración y aplauso a los ilustres Presidentes de ambas Américas, que han apoyado su obra panamericanista enviando Delegaciones. — Ing. J. Núñez Brian».

(Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda aprobada la proposición del señor Núñez Brian. Se va a dar cuenta de las conclusiones de la Sección D. Sírvase el señor Secretario de la Sección, dar lectura a las mismas.

SEÑOR DE ANGELI. — Trabajo Nº 83, Tema 22: «Medidas para unificar la contabilidad, la estadística y la terminología ferroviaria americana». Conclusión: «1) Publíquese en las Memorias del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, el trabajo titulado «Estimación de los gastos de transporte en los ferrocarriles del Estado de la República Argentina», presentado por el señor Ing. don Ricardo Sánchez, Jefe de la División de Estadística de los Ferrocarriles del Estado Argentina. 2) Exhórtese al Comité Ejecutivo del Congreso Panamericano de Ferrocarriles para que solicite de los gobiernos y empresas ferroviarias americanas los Reglamentos y Normas de Estimación de los gastos de transporte y los publique sistemáticamente».

SEÑOR PRESIDENTE. — No formulándose observaciones por parte de los señores Delegados, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR DE ANGELI. — Trabajo Nº 60. — Conclusión: «Publíquese en la Memoria del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, el trabajo titulado «Costo del transporte en las líneas de trocha normal de los ferrocarriles del Estado del Uruguay» presentado por el Ing. Paul H. Bernier, Jefe Comercial de los Ferrocarriles del Estado del Uruguay».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR DE ANGELI. — Trabajo Nº 81. Tema 22: «Conveniencia de adoptar el año calendario a fin de unificar la presentación de Balance y Memoria de las Administraciones de Ferrocarriles» del señor Ing. Enrique Chanourdi. Argentina. Conclusión: «Aprobar y recomendar al Comité Ejecutivo del Congreso Permanente de Ferrocarriles, que reitere y extienda la encuesta practicada a las Administraciones de todos los ferrocarriles y presente al VI Congreso Panamericano de Ferrocarriles, las conclusiones que el resultado de la misma le sugiera».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se formulan observaciones, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR DE ANGELI. — Tema 22. — «Medidas para uniformar la contabilidad, la estadística y la terminología ferroviaria americana». Vistos los siguientes trabajos y estudios sometidos a consideración de esta Sección. Nº 9. «Memorándum sobre la unificación de métodos estadísticos en los ferrocarriles del Continente Americano», del Sr. D. Paulino López, Jefe del Departamento de Estadística de los Ferrocarriles Naciones de México. Nº 35. «Memorándum de la Administración Fiscal» del Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz, Bolivia. Nº 72. «Esta-

dística ferroviaria interamericana» de la Comisión Internacional Permanente. Nº 92. «Ponencia sobre la unificación internacional de los sistemas de contabilidad y estadística», presentado por la señora Da. Victoria Estrada de Ruiz de Esparza, del Departamento de Contabilidad y Estadística de los Ferrocarriles Nacionales de México y Anexos. Reunidos los integrantes de la Sección D, en Comisión, se expiden en las siguientes conclusiones: «En la actualidad, dada la diversidad de sistemas imperantes en los países americanos y aún dentro de los mismos países, por virtualidad de las diferentes necesidades, es evidente que no se está en condiciones de formular las bases de un sistema uniforme de estadística y contabilidad, ni de recomendar la adopción de alguno de los existentes. Con el objeto de estimular el progreso de los sistemas en procura de una uniformidad, se propone: 1) Que se recomiende el establecimiento de un intercambio previo entre los técnicos en estadística y contabilidad ferroviaria de cada país en particular, con el objeto de lograr un mínimo de uniformidad nacional. 2) Que por intermedio del Comité Ejecutivo Permanente, se propicie el intercambio entre los técnicos en esas materias, de los distintos países que deberá iniciarse entre cada nación y sus Estados limítrofes, vinculados por sus sistemas ferroviarios, para llegar así a una reunión general de todos los técnicos. 3) Que se deja librado al juicio del Comité Ejecutivo la oportunidad de convocar a esa reunión general de técnicos en estadística y contabilidad, una vez logrados los objetivos regionales en esta materia, para hallar las fórmulas generales que sirvan de base para un sistema uniforme interamericano; dicha reunión general deberá realizarse con una antelación no menor de seis meses con respecto a la celebración del VI Congreso Panamericano de Ferrocarriles. 4) Recomendar la publicación de los trabajos presentados como elementos de juicio que deberán tenerse en cuenta para los estudios mencionados, además de los trabajos y conclusiones de los anteriores Congresos. 5) Que se reitere a todas las empresas que no lo hayan hecho, en el sentido de que llenen y remitan al Comité Ejecutivo el formulario de estadística ferroviaria interamericana que integra el trabajo número 72, cuya información elemental está al alcance de las posibilidades en estadística y contabilidad de cualquier ferrocarril, a los efectos de que se cumpla el plan de estadística ferroviaria interamericana preparado por el Comité Ejecutivo».

Señor Presidente. — Si no se formulan observaciones, quedarán aprobadas las conclusiones leídas.

(Aprobada).

No habiendo más asuntos de la Sección D, proseguiremos con las conclusiones de la Sección E. Sírvase el señor Secretario de dicha Sección, dar lectura de las conclusiones.

Señor Sánchez González. — Trabajo Nº 24. «Legislación de los Ferrocarriles del Estado en Chile». De los Ingenieros Julio Cariola y Armando de la Carrera; y trabajo Nº 54: «Recientes disposiciones legales dictadas en Venezuela para la explotación de los ferrocarriles», del Ing. Luis Báez Díaz, del tema 24, los dos trabajos. Ha recaído la siguiente Conclusión: «1) La Administración de Ferrocarriles del Estado debe regirse por normas esenciales que den a su dirección sufi-

ciente flexibilidad de acción, rigiéndola por principios de independencia técnica y consiguiente responsabilidad, mediante un estatuto orgánico que le otorgue suficiente autonomía técnica, administrativa y financiera, alejándola del engranaje burocrático - administrativo y de la intervención de la política de Partidos; ejerciendo el respectivo gobierno de la Nación su acción por la vía de esa ley orgánica y por la de un régimen especial de contralores superiores. La ley Orgánica debe encarar que, disponiendo la Administración del Ferrocarril de fondos propios, la acción del organismo evite, como organismo estatal, la finalidad de mero lucro, pero pudiendo obtener de su acción recursos para su propia mejora y el fomento de la producción a que sirve. 2) El Congreso aconseja la publicación de los trabajos sobre «Legislación de Ferrocarriles del Estado de Chile», de los Ingenieros Julio Cariola y Armando de la Carrera, y sobre «Recientes disposiciones legales dictadas en Venezuela para la explotación de los Ferrocarriles», del Ing. Luis Báez Díaz, como un valioso aporte a la consideración del problema de administración de Ferrocarriles del Estado, que en cada Nación habrá de adaptarse a su régimen constitucional especial. 3) Se recomienda a la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, la obtención de cuantos informes, antecedentes y estadísticas puedan proporcionar los países miembros de la Asociación Internacional Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles en que existan líneas explotadas directamente por el Estado, y que sean enviados a los miembros de la Asociación».

SEÑOR PRESIDENTE. — Ofrezco la palabra a los señores Delegados para la consideración de la ponencia que se acaba de leer. No haciéndose observaciones, queda aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Tema 24. Trabajo número 69. «Legislación Social Ferroviaria en Chile y disposiciones reglamentarias que la complementan», por el doctor Pedro Verdugo Cavada, de Chile. «Considerando sumamente interesante la obra de previsión de asistencia social implantada en los ferrocarriles del Estado de Chile, por aplicación de las leyes generales del Estado y por las otras disposiciones especiales del Estado y de la Administración de los ferrocarriles, obra expuesta en forma concreta en los trabajos del doctor Verdugo Cavada, el Congreso resuelve la publicación de tal trabajo en la Memoria del mismo, como valioso aporte al mutuo conocimiento de la obra realizada y a la conveniente implantación de similares beneficios, donde aún no existan, o su mejora».

SEÑOR PRESIDENTE. — No formulándose observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Tema número 24, Trabajo número 70. «Régimen de ocho horas de trabajo aplicado a nuestros transportes ferroviarios», por el doctor Juan Correo Pires de la Viaçao Ferrea, de Río Grande do Sul. Se aconseja «Que las empresas ferroviarias y las autoridades de los respectivos países, en lo que corresponda según los regímenes legales, concesiones, etc., estudien el establecimiento en los servicios ferroviarios, de un sistema de pago de salarios («hora-kilóme-

tro» u otro que convenga) que permita evitar los efectos perniciosos injustificados en regularidad y costo del servicio, del simple pago a tiempo, sin que ello implique ninguna violación o desconocimiento del régimen legal de jornadas de trabajo. En su caso, el establecimiento de los promedios de «horas-kilómetros», —si este fuera el sistema adoptado—, deberá ser objeto de un estudio detenido, y se procurará también establecer algunos sistemas de estímulo diverso al personal que demuestre un mejor espíritu funcional de compenetración con las características y necesidades del servicio ferroviario».

Señor Presidente. — Está en discusión la ponencia leída. No mereciendo observaciones de los señores Delegados, queda aprobada.

(Aprobada).

Señor Sánchez González. — Tema número 24, Trabajo número 46: «Legislación Peruana de Transporte», por The Peruvian Corporation Lted. Se aconseja: «1º) — Incluír entre los trabajos a publicarse en la Memoria del Congreso la exposición que hace The Peruvian Corporation. 2º) — Se recomienda a los gobiernos americanos la modernización de la legislación ferroviaria y sus generalizaciones, y armonización con respecto a los otros distintos medios de transporte, en beneficio del bienestar y la economía del país, y de una justa situación entre los diversos medios de transporte».

Señor Presidente. — Si no se hacen observaciones, se dará por aprobada la conclusión que aconseja la Comisión.

(Aprobada).

Señor Sánchez González. — Tema 23. Trabajo número 47. «El transporte-seguro, y la negociabilidad de su título». Proposición de la Delegación de la Facultad de Derecho de Buenos Aires, doctores Carlos E. Vico, Héctor P. Lanfranco y Marcos Satanowsky. El Congreso declara que: «1º) — Conviene una modificación de la legislación vigente, si procediese, tendiente a establecer para la negociabilidad de la carta de porte, título legal de transporte representativo de la mercadería en aquella especificada, que la misma pudiera ser expedida al portador, a la orden o nominativamente, siendo ésta última transferible por endoso como si fuera a la orden y con todos los efectos de tal medida de transmisión. Para que el endoso de la carta de porte nominativa no produzca tales efectos, sino los restrictivos de la cesión, deberá insertarse al expedirla, el carácter no negociable del título. 2º) — El seguro de la mercadería durante el transporte, debe ser facultativo y no podrá disminuir la responsabilidad legal del porteador, por lo que la prima del seguro debe ser a cargo de los interesados en efectuarlo, aunque el asegurador fuera el portador».

Señor Presidente. — No formulándose observaciones, queda aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Sánchez González. — Tema 25. Trabajo número 36, «Posibilidad de internacionalizar los beneficios jubilatorios del personal Ferroviario», del Ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz-Bolivia; y 73, «Plan para internacionalizar los beneficios jubilatorios del personal ferroviario», por los señores Elías Alberto y Contador Luis A. Arbifeuille, Uruguay. Conclusión: «1º) — Se reconoce la conveniencia y jus-

ticia de internacionalizar el derecho de jubilación del personal ferroviario, reconociéndolo a quienes actúen en distintos países. 2º) — Se somete a la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, reunir con la cooperación de organismos oficiales, institutos de ingeniería y abogacía, institutos ferroviarios etc., información sobre toda la legislación ferroviaria de los países respectivos y particularmente en lo relativo a la jubilación del personal ferroviario con el fin de coordinar datos y factores a tener en cuenta al formular los tratados relativos a la jubilación internacional, cuyo acuerdo comprendería los países que tengan su régimen jubilatorio propio, sin perjuicio de admitir en el futuro la adhesión de los países que lo establezcan posteriormente. 3º) — A los fines del acuerdo internacional, se sugiere la racionalización y armonización de los elementos que rigen el sistema jubilatorio de los diversos países».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiéndose formulado observación, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Siguen cuatro ponencias que fueron presentadas directamente a la Sección E, por el señor Delegado de Colombia, don Víctor Julio Silva. Con respecto a la primera de ellas, se ha adoptado la siguiente Conclusión: «Se aconseja solicitar de los gobiernos de cada uno de los países adherentes y empresas de transporte de cada uno de los mismos, —donde no las haya—, el establecimiento de escuelas técnicas que no sólo sirvan para la preparación de nuevo personal, desde el punto de vista teórico y práctico, sino que contribuyan rápidamente a superar —en cuanto sea posible— las dificultades que tiene el actual personal, para su mejor tecnificación y rendimiento en el trabajo».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo observación, se va a dar por aprobada la ponencia leída.

(APROBADA).

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — La segunda Conclusión es la siguiente: «Se resuelve solicitar de los gobiernos y directores de empresas de transporte y de sus organizaciones sindicales, se dé el mayor impulso posible y en la medida que fuere pertinente a la defensa del factor humano, mejorando en lo posible las condiciones sanitarias de los trabajadores del transporte, donde tal mejoramiento aún no haya alcanzado el nivel adecuado».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiéndose formulado observación, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — La siguiente Conclusión dice así: «Se aconseja solicitar de los gobiernos y de las distintas empresas de transporte de los países de América la concesión de facilidades, —donde ya no existieran—, a los trabajadores, para el envío de los mismos a otros países, con el objeto de que conozcan mutuamente los desarrollos de las condiciones de trabajo y los adelantos en la técnica, de tal manera que la fuerza viva de trabajo contribuya eficazmente al perfeccionamiento y desarrollo de las empresas de transporte de los países americanos».

Señor Presidente. — No habiendo sido observada, se va a dar por aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Sánchez González. — La siguiente Conclusión dice así: «Se aconseja solicitar que la Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, pida y obtenga los Reglamentos, particularmente de Sanidad, que las empresas de transportes de América tengan para su regulación interna, y que, una vez obtenidos, se remitan a cada uno de los miembros permanentes, y que en el Temario del próximo Congreso se incluyan estudios sobre la materia».

Señor Presidente. — No habiendo sido observada, se dará por aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Sánchez González. — No hay más conclusiones, ni quedó ningún trabajo para tratar en la Sección E, señor Presidente.

Señor Presidente. — Proseguiremos con la consideración de las conclusiones recaídas sobre los trabajos cuyo estudio ha terminado la Sección A. Tenga la bondad el señor Secretario Relator, de ocupar la tribuna.

Señor Casabó. — Para el trabajo número 6, Tema 1: «Señalización luminosa a destello para carga y descarga de los ferro-barcos en los atracaderos», ha recaído la siguiente Conclusión: «Se aconseja su publicación con vistas a la posible aplicación de la luz a destello en la vía general o en las estaciones, para muchos tipos de maniobras».

Señor Presidente. — No habiendo sido observada la conclusión leída, se dará por aprobada.

(Aprobada).

Señor Casabó. — Sobre los trabajos números 12 y 55, Tema 2: «Ensayo del factor impacto en los puentes ferroviarios», recayó la siguiente Conclusión: «1º) — Encomendar de manera especial la continuación de tales estudios teniendo en cuenta las conclusiones del trabajo sobre «Ensayos del factor impacto en los puentes ferroviarios» y las indicaciones del trabajo sobre «Apuntaciones acerca de la reglamentación internacional para el cálculo de puentes ferroviarios». 2º) — Encomendar que se limite a aquellas, en una primera etapa, a las normas de carácter general, relativas a los esfuerzos solicitantes, las fatigas admisibles, etc., teniendo en cuenta los reglamentos argentino, norteamericano, alemán e inglés. 3º) — Recomendar a los diversos países la ejecución de investigaciones experimentales sobre el efecto de impacto en los puentes ferroviarios, referencia especial a las estructuras de hormigón armado, para poder, sobre la base de las condiciones locales referentes a estructuras y material rodante, establecer normas de cálculos y clasificación de puentes. 4º) — Recomendar que, dado el valioso aporte que significan los trabajos presentados, sean publicados en los Anales del Congreso».

Señor Presidente. — No habiendo sido observada, se dará por aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Casabó. — Trabajo número 50, Tema 2: «Estudios de puentes ferroviarios en zonas sísmicas». La Comisión aprobó la siguiente Con-

clusión: «1º) — Recomendar en general que en los países sujetos a un régimen de temblores, se dé preferencia a la construcción de puentes metálicos sobre los puentes de hormigón armado. 2º) — En dichos países se recomienda, no obstante, la construcción de puentes de hormigón armado, siempre que estas soluciones estén conformes a los puntos siguientes: a) Preferir la solución de sustentación isostática, sobre la de sustentación hiperestática. b) Si por razones de economía mayor o por estética es recomendable una solución de sustentación hiperestática, esta se hará siempre que el terreno de fundación dé seguridad de que no se producirán asentamientos que afecten a la estructura en él. c) Evitar cepas o estribos enrejados de hormigón armado que estén sometidos a empujes de tierra. 3º) — Recomendar a las distintas empresas ferroviarias sudamericanas, un intercambio permanente de sus observaciones sobre efecto de los temblores en los puentes ferroviarios. 4º) — Recomendar la publicación del presente trabajo por constituir un valioso aporte al estudio de este tema».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo sido observada la conclusión leída, se dá por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 5, Tema Nº 3: «Comparación de las tensiones originales en los rieles de vía, colocados en posición horizontal e inclinada». Conclusión: «Que este trabajo es un aporte interesante para el estudio de la colocación más conveniente del riel, por lo que se recomienda su publicación en los libros del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo sido observada la conclusión leída, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 14 del Tema 3: «Mampostería». Conclusión: 1º) — Se considera conveniente cambiar el título del trabajo traducido por «Mampostería» por el de «Procedimiento para elaborar hormigones». 2º) — Como este trabajo constituye un aporte muy interesante y útil para ser difundido, aconseja sea incluído en las publicaciones del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiéndose formulado observaciones, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 17, Tema 3: «Plataforma y Balasto». Conclusión: «1º) — Se considera conveniente cambiar el título del trabajo traducido por «Plataforma y Balasto» por el de «Obras de tierra, balasto y alcantarillado». 2º) — Por la importancia de los problemas que se estudian en el precedente trabajo y el interés que tiene para todos los ferrocarriles del continente americano, se aconseja su publicación en las memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiéndose observado la conclusión leída, se da por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — ¿Me permite una observación de detalle? Los Relatores, cuando mencionamos el trabajo, nombrábamos también al autor. El Relator que en estos momentos está dando cuenta de las conclusiones adoptadas por su Sección, no cita al autor. No iba

a formular esta observación; pero como en este trabajo se nombra al autor, creo que debe hacerse con todos lo mismo, por una razón de equidad y, además, para normalizar el procedimiento.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se procederá así por los demás señores Relatores de cada Sección. Por lo demás, los señores Delegados tienen la nómina completa de los trabajos, por países y por autor.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Pero puede haber trabajos presentados fuera del temario, y como se ha nombrado a un autor, creo que habría que nombrar a los demás.

SEÑOR NÚÑEZ BRIAN. — Yo voy a formular otra observación de detalle, que consiste en que algunos Relatores dicen que se publique en los Anales del Congreso y otros en la Memoria del Congreso. Hago la indicación de que se diga siempre en la Memoria del Congreso, para uniformar.

SEÑOR CASABÓ. — Con los trabajos presentados, no ha terminado todavía el estudio de los que tiene a su consideración la Sección A. Quedan algunos pocos que se traerán a consideración a la próxima sesión plenaria.

SEÑOR PRESIDENTE. — Hay trabajos de la Sección F.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZALEZ. — Propongo que el señor Relator lea el nombre de los autores de los trabajos cuyas conclusiones se han leído.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tenga la bondad señor Relator de proceder de acuerdo a lo solictado.

(El señor Secretario Casabó cita los autores de los trabajos cuyas conclusiones han sido leídas).

Se van a leer dos ponencias que han sido presentadas a la Mesa.

SEÑOR SECRETARIO. — La Comisión Especial, encargada de dictaminar sobre la sede del próximo Congreso, presenta la siguiente proposición:

«La Comisión Especial encargada de dictaminar sobre la sede del próximo Congreso ha considerado en todos los aspectos este importante asunto, y

Por cuanto: El Gobierno de Cuba, por intermedio de su Ministro Plenipotenciario en el Uruguay, Dr. Oscar Gans, ha expresado la simpatía con que habría de recoger la designación de La Habana como sede para el Sexto Congreso Panamericano de Ferrocarriles, y su disposición a intervenir en la forma conducente con las medidas adecuadas para lograr aquellas condiciones ventajosas que faciliten la mayor asistencia de las Delegaciones.

Por cuanto: la posición geogr;fica de Cuba en la porción central del Continente, facilita el propósito político de esta Asociación Internacional orientado a celebrar sus certámenes periódicos en las distintas regiones de América y, en forma alternativa, hasta llegar al norte del propio Continente.

Por cuanto: La designación de La Habana como sede para el próximo Congreso, permitirá a las Delegaciones asistentes, el estudio minucioso del proceso de la Coordinación de los Transportes en Cuba y, por razones de cercanía geográfica, el paso por Estados Unidos de Norte América para la investigación de los adelantos ferrocarrileros de dicha Nación del norte.

La Comisión acuerda, por unanimidad, proponer al Congreso:

a) La designación de La Habana como sede para el Sexto Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

b) El Comité Ejecutivo permanente tendrá el contacto necesario con el Gobierno de Cuba en todo lo relativo a las tareas preparatorias y de Ejecución para ese certamen.

Montevideo, a 8 de abril de 1946.

O. Gans, Eduardo M. Huergo, A. S. Troya, J. Núñez Brian, A. Iriarte».

(Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Ha sido aprobada por aclamación.

SEÑOR PELLON Y ACOSTA. — La Delegación cubana ha designado a su Secretario, el Dr. Ricardo Eguilior y Vinent, para que en la sesión de clausura pronuncie las gracias en nombre de la Delegación, por la honrosísima designación de La Habana, como sede del próximo Congreso de Ferrocarriles.

(Muy bien! Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — La Comisión Revisora de Cuentas ha emitido el dictamen que se va a servir leer el señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO. — (Lee):

«Honorable Asamblea:

La Comisión Revisora de Cuentas, oportunamente designada, ha procedido a la revisión del estado financiero y balance presentado en la Memoria a fs. 43/46 y previo estudio de los distintos items considera que no merecen objeción alguna, por lo que aconseja vuestra aprobación, haciendo notar la acertada dirección y contralor de los encargados de manejar nuestros fondos. — Firman: Ingenieros *Pedro P. Martín, Alfredo D. Bateman, Julio Cariola Villagrán, Manuel E. Lúgaro, Manuel de la Regla Mota*».

(Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda aprobado el dictamen de la Comisión Revisora de Cuentas, por aclamación.

SEÑOR MEAURIO. — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR MEAURIO. — En nombre de algunos señores Delegados que me han confiado el honor de representarlos en este momento, y del Automóvil Club Argentino que represento con satisfacción, quiero testimoniar nuestro agradecimiento especial al señor Hugh H. Grindley y a su digna señora esposa, por la gentil acogida de que hemos sido objeto en su honorable hogar, en donde hemos recibido un sinnúmero de atenciones exquisitas, en su forma y en su fondo. En la persona del señor Grindley, también, nuestro agradecimiento a la empresa del F.C. del Uruguay por la hermosa excursión con que nos ha obsequiado en el día de ayer al Rincón del Bonete, en la cual, durante todo el día, hemos recibido un sinnúmero de atenciones y de gentilezas que comprometen nuestro agradecimiento imperecedero. En virtud de ello, solicito que el Congreso haga llegar por medio de su Mesa Directiva su agradecimiento a la empresa aludida. Además, hemos podido comprobar en nuestro largo viaje de ayer la excelencia de los servicios de dicha empresa y el inmejorable estado de conservación en que se en-

cuentran sus vías y sus obras, lo que contribuye a la comodidad y al atractivo del viajero, dejando conforme al pasajero más exigente. En consecuencia, solicito también que el Congreso felicite a la empresa del Ferrocarril Central del Uruguay por las circunstancias que señalo.

(Prolongados aplausos).

Pido, además, en nombre de los señores Delegados que represento y en el mío propio, que se tribute al señor Grindley un caluroso aplauso.

(Muy bien! Prolongados aplausos).

SEÑOR PELLON Y ACOSTA. — La Delegación cubana adhiere a la afortunada moción formulada.

SEÑOR FREILE NÚÑEZ. — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR FREILE NÚÑEZ. — La Delegación de Ecuador, por intermedio del Delegado que hace uso de la palabra, quiere dejar constancia del enorme agradecimiento para el señor Presidente de la República, Dr. Juan José Amézaga y el señor Ministro de Obras Públicas, Don Tomás Berreta, por las particulares deferencias que han tenido con las delegaciones. Es la prueba más eficiente de panamericanismo presentada en este Congreso, y si no fueran luminosos y grandes los trabajos que se están verificando y las recomendaciones que se hacen a todos los ferrocarrileros americanos, la manera como se han portado estos dirigentes del Estado uruguayo, sería suficiente para fomentar un lazo de unión entre las naciones de América que, en el momento presente, es asunto substancial, para la vida de la historia, para la cultura, en general, porque aquí se ha probado que en América está germinando el derecho y la justicia, sobre todos los incentivos que dominan en otras partes del hemisferio y del mundo.

(Muy bien! Prolongados aplausos)

SEÑOR SECRETARIO GENERAL. — Como fe de erratas a manifestaciones anteriores, quiero expresar que en la anterior sesión, como fundamento para la elección de Mesa, se encomió la labor del Comité Organizador. Este Comité no hubiera podido preparar el Congreso sin una labor que no ha sido mencionada, que es la del Comité con sede en Buenos Aires, que tiene una enorme experiencia, no de un sólo Congreso como nosotros, sino de otros en que ha trabajado con tacto, con experiencia, con dedicación enorme, y yo creo que ahora cumplo un deber de justicia al recordarlo y que al Congreso le corresponde brindarle un amplio aplauso.

(Muy bien! Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Quedan todavía pendientes algunos asuntos de la Sección A.; pero lo avanzado de la hora determina a la Mesa a levantar la sesión, porque tenemos otras obligaciones sociales que cumplir.

SEÑOR SECRETARIO. — Antes de levantar la sesión, quiero recordar a los señores Delegados que el tren del próximo viernes para visitar los Talleres de Peñarol, saldrá de la Estación Central a las 14 horas 10 minutos y regresará, también a la Estación Central, a las 17 horas y 15 minutos.

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda terminado el acto.



Miembros integrantes de la Sección B., Material y Tracción, bajo la Presidencia del Ingeniero Agustín A. Goytisolo y Fowler, Presidente de la Delegación de Cuba



Reunión de la Sección C., Explotación, presidida por el Ingeniero Eudoro Galindo Q., Presidente de la Delegación de Bolivia

Segunda Sesión Plenaria

EFECTUADA EL DIA 11 DE ABRIL DE 1946 A LA HORA 18

PRESIDENTE: *Ingeniero MARIO LENZI.*
SECRETARIOS: *Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO*
y Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL.

SUMARIO: Se prosigue la lectura y aprobación de conclusiones. de las Secciones A, B y F. — Homenaje al Ingeniero Gabriel Quiros. — El Día de las Américas. — Nota del Ministro de Obras Públicas de Chile sobre coordinación de transportes.

LISTA DE ASISTENTES

P. P. Martín	Argentina
C. A. Ponsatí	»
C. A. Loza Colomer ..	»
A. Galofré	»
R. Scottucci	»
R. Sánchez	»
C. M. Vico	»
E. M. Huergo	»
P. J. Cristiá	»
C. Meaurio	»
E. Godfrin	»
E. V. Cable	»
J. Mayler	»
H. P. Lanfranco	»
J. A. Briano	»
B. Martínez Blanco ..	»
J. Covi	»
J. Núñez Brian	»
M. M. Diez	»
J. Duró Ameghino ..	»
J. A. Fontanella	»
G. Sorojovich	»
E. Myatt	»
R. W. Walker	»
D. Vogogna	»
R. Gil Montero	»
P. A. Abrecht	»
R. A. Colombo	»
D. Ardigó	»
B. Laurel	»
R. F. Williams	»
E. Galindo Q.	Bolivia
R. Aramayo Zapata ..	»
G. Quiroga	»
C. Mercado Cuervo ..	»

SEÑOR PRESIDENTE. — Está abierto el acto. — El señor Secretario dará lectura al acta de la sesión plenaria anterior. (Se empieza a leer).

SEÑOR MARTÍNEZ BLANCO. — Haría moción, señor Presidente, para que se suprimiera la lectura del acta, a fin de ganar tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE. — En realidad, convendría dar lectura a la misma para que los señores Delegados pudieran hacer, en este momento, las observaciones que creyeran convenientes.

SEÑOR MARTÍNEZ BLANCO. — Como se trata de resoluciones ya aprobadas, me parece que está de más la lectura, salvo que los señores Delegados opinen lo contrario.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se trata de un acta breve.

SEÑOR MARTÍNEZ BLANCO. — Retiro mi moción, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Continúese dando lectura. (Se lee).

Si no hay observación, se va a dar por aprobada el acta leída.

(APROBADA).

De inmediato se va a dar cuenta de un comunicado recibido en el día de hoy.

(Se lee):

W. Ribeiro Da Luz ..	Brasil
R. E. Da Freitas Abreu	»
J. Burlamaqui	»
P. Martins Costa	»
F. Da Souza Aguiar ..	»
A. D. Bateman	Colombia
J. Páramo Arias	»
C. V. Arroyo	»
A. Goytisolo Fowler .	Cuba
R. Sorondo y Campanería	»
A. Iriarte Millán	Chile
A. de la Carrera T. ..	»
G. Quirós González ..	»
J. Carola Villagrán ..	»
E. Bertín Rodríguez .	»
H. Riquelme	»
P. Verdugo Cavada ..	»
E. Carrasco Acuña ...	»
L. A. Schmidt	»
A. S. Troya	Ecuador
A. Freile Núñez	»
J. Alzamora Vela	»
F. R. Gamboa	E.U.A.
Delhsen	»
J. C. Roselló	El Salvador
M. de la R. Mota.	R.Dominicana
E. Gamero Aguilar ..	Perú
C. Vignolo Murphy ..	»
A. Maggi	Uruguay
M. Lúgaro	»
D. G. MacCormack ..	»
C. Clarence Horton ..	»
E. Sánchez González .	»
H. Rampoldi	»
C. A. Rabassa	»
A. Ferrer	»
P. S. Torrado	»
J. Ader	»
A. J. Casabó	»
P. H. Bernier	»
V. Elorza	»
J. P. Molfino	»
E. M. Peyrot	»
F. A. Fontana	»
V. De Angeli	»
R. Píriz	»

«Montevideo, Abril 10 de 1946. — Sr. Presidente del V Congreso Panamericano de FF. CC., Ingeniero don Mario Lenzi. — Tengo el agrado de dirigirme al Sr. Presidente para expresarle mi profundo agradecimiento por el señalado honor que me ha dispensado el V Congreso, al designarme en su primera sesión plenaria Presidente Honorario, conjuntamente con los primeros mandatarios de las Repúblicas Americanas, representadas en la magna asamblea. Es ésta la segunda vez que tan significativa distinción recae en mi persona por la circunstancia de presidir la Comisión Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles; ello no obstante, me halaga sobre manera, pensando que al reiterar tal alto homenaje, los Sres. congresales han querido ofrecer un testimonio de su aprobación a la tarea realizada por el Comité Ejecutivo para mantener latentes los vínculos espirituales de interés científico y panamericanista entre todos sus miembros. Aprecio en todo su valor esta nueva prueba de generosidad de los Sres. miembros del Congreso, y reitero a su digno y prestigioso Presidente los sentimientos de mi gratitud y muy afectuosa consideración. — Doctor Guillermo E. Leguizamón».

(Prolongados aplausos en la Asamblea).

SEÑOR ELORZA. — Yo desearía, señor Presidente, que se esclarezca si estas sesiones plenarias tienen o no el carácter de públicas.

SEÑOR PRESIDENTE. — No hay ningún impedimento en el sentido de que sean públicas. Los estatutos no lo prohiben.

SEÑOR ELORZA. — ¿De manera que tienen ese carácter?

SEÑOR PRESIDENTE. — Sí, señor Delegado.

SEÑOR ELORZA. — Si lo tienen, convendría que el personal esté informado en ese sentido, porque ayer algunas personas fueron obligadas a retirarse, en razón de que el personal interpretaba que no era pública la sesión.

SEÑOR PRESIDENTE. — No se ha tomado ninguna determinación en ese sentido porque se presumía que los interesados estarían enterados de los estatutos y los reglamentos, por lo que no se ha creído del caso

necesario divulgarlo. Quedan enterados los señores Delegados de que tienen el carácter de públicas las sesiones del Congreso. Se va a dar lectura a las conclusiones de la sección A.

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 19, titulado «Carril», presentado por A.R.E.A. (Boletín 451). Relator: MacCormack. Conclusión: «1º, Se considera conveniente cambiar el título del trabajo traducido por «Carril», por el de «El riel y sus accesorios». 2º, Por la gran importancia de los problemas que se estudian en el presente trabajo, y el sumo interés que tiene para todos los ferrocarriles del continente Americano, se aconseja su publicación en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no hay observación, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Sobre el trabajo Nº 38, titulado «Compensación por curvatura en las gradiantes». Autor: Carlos Vignolo Murphi, recayó la siguiente Conclusión: «1º, Se aconseja aceptar las recomendaciones del autor, para poder obtener los nuevos factores que se harán intervenir en las actuales ecuaciones que se utilizan en el cálculo de la compensación por curvatura, por estimar de gran utilidad el conocimiento de los resultados que se obtengan con ese método, tanto en los sistemas ferroviarios actualmente en uso, como en aquellos que se exploten en el futuro. 2º, Solicitar a todos los ferrocarriles adheridos al Congreso que usen aparatos lubricantes en sus curvas, que informen sobre los resultados de su experiencia, tal como lo pide el autor. 3º, Recomendar que el Comité Permanente mantenga relaciones contínuas entre sus miembros, por medio de cuestionarios que permitan reunir las estadísticas acumuladas. 4º, Aconsejar la publicación en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — No habiendo observaciones, se da por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

Léase la siguiente conclusión.

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 29: «La mecánica al servicio de la vía permanente». Autor: John E. Sandahn. Conclusión: «1º, Aconsejar su publicación en las Memorias del Congreso. 2º, Recomendar que el Comité Permanente solicite de las administraciones ferroviarias los datos experimentales respecto a la utilización de equipos mecánicos en la conservación de la vía permanente; esto en vista del contínuo aumento de la mano de obra y su reducción en rendimiento».

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración, la ponencia que se acaba de leer.

SEÑOR MEAURIO. — Debe haber sido propósito, al hablarse del aumento de la mano de obra, referirse al aumento del «costo» de la mano de obra. Me parece que sería más claro agregar esa palabra: «...aumento del costo de la mano de obra...» y no simplemente aumento de la mano de obra, que podría significar otra cosa distinta.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está a consideración la modificación propuesta por el Sr. Delegado Meaurio.

SEÑOR ELORZA. — Ese fué, precisamente, el espíritu de la Sub-Co-

misión que estudió el asunto: referirse al aumento del costo de la mano de obra.

Señor Presidente. — Si no se observa, se aprobará la conclusión, con el agregado propuesto por el señor Meaurio.

(Aprobada).

Señor Casabó. — Trabajos 32 y 32a. Se hace referencia al trabajo 32a, porque al confeccionarse el programa, ese título fué omitido; pero se relaciona con un trabajo presentado por la Administración del Ferrocarril Cochabamba - Santa Cruz. Uno de los títulos es «Economías posibles y medios de realización aplicados a la conservación de la vía permanente» y el otro, el que hemos denominado 32a, «Influencia del trazado en la economía de explotación de los ferrocarriles de montaña». Para los dos trabajos, la Comisión propone la siguiente Conclusión: «Por tratarse de una información de sumo interés, aconsejar su publicación en la Memoria del Congreso».

Señor Presidente. — Si no se observa, se da por aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Casabó. — Trabajo Nº 41. «Acopio de aguas pluviales para los servicios ferroviarios». Autor, Federico A. Torres. La Comisión propone la siguiente Conclusión: «1º, Recomendar la publicación en las Memorias del Congreso de este importante trabajo, sobre aplicación de suelo-cemento en depósitos para aguas pluviales. 2º, Solicitar el envío de información al Comité Permanente, con respecto a las aplicaciones de suelo-cemento, su conservación y duración, a fin de divulgar su conocimiento».

Señor Presidente. — No formulándose observaciones, se dará por aprobada la conclusión leída.

(Aprobada).

Señor Casabó. — Trabajo Nº 51. «Estudio sobre durmientes de concreto armado». Autor, Enrique Carrasco Acuña. Conclusión: «1º, Recomendar a las empresas ferroviarias panamericanas realizar investigaciones técnicas y experimentales acerca de la posibilidad de emplear en sus vías durmientes de concreto armado. 2º, Recomendar que estas investigaciones se hagan bajo las diferentes condiciones de su empleo. 3º, Anotar el comportamiento de los durmientes en casos de descarrilamientos. — 4º, Procurar sacar concluciones respecto al comportamiento de los durmientes en función de los diversos accesorios de vía (sillas de detención y curva, guarda-rieles, etc.). 5º, Recomendar a las Empresas envíen los resultados de su experimentación al Comité Permanente, a fin de reunior mayores antecedentes que permitan encontrar mejor solución a este problema. 6º, Aconsejar la publicación de este interesante trabajo en la Memoria del Congreso».

Señor Meaurio. — Me parece recordar por la lectura de este trabajo, y si el autor del mismo está presente, podrá rectificarme si no es así, que se señalaba además la conveniencia de investigar las dificultades que podrían presentarse en el desmontaje de las vías. Me parece que eso no se señala en la conclusión.

Señor Carrasco Acuña. — Como autor del trabajo, quiero expresar que justamente se planteó ese punto en el seno de la Comisión y

hubo acuerdo para establecer en la conclusión, —y yo lo acepté—, que todos los inconvenientes o defectos en el desmontaje que se produjesen por el uo práctico de durmientes de concreto armado, quedaba comprendido en el párrafo tercero de la redacción definitiva que se dió a la conclusión sobre este trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se puede leer otra vez el párrafo tercero. (Se lee nuevamente).

SEÑOR MEAURIO. — Si el autor del trabajo está conforme con la redacción de la conclusión, no tengo nada que agregar.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces,, ¿retira la modificación a la conclusión?

SEÑOR MEAURIO. — Creo recordar, y estoy seguro de ello, que el autor señalaba entre las informaciones a solicitar de las empresas las dificultades que pudieran presentarse en el desmontaje de las vías cuando se hubieran utilizado durmientes de hormigón. Pero si no es así, retiro mi moción.

SEÑOR PRESIDENTE. — El autor del trabajo se ha dado por satisfecho con la redacción leída, por lo que se dará por aprobada la conclusión en esa forma.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 84. «Notas sobre métodos de prolongar la vida útil de los rieles». Autor, A. S. Muirden. Conclusión: «1º, Recomendar el valor ilustrativo de este trabajo, no solo del punto de vista económico. sino también como una contribución relacionada con métodos de conservación de los rieles, conducentes a aumentar la comodidad del pasajero. 2º, Recomendar su publicación en la Memoria del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada la conclusión que se acaba de leer.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Estos son todos los trabajos que han sido tratados por la Sección A.

SEÑOR PRESIDENTE. — Proseguiremos con los asuntos correspondientes a la sección B.

SEÑOR PONSATI. — ¿Me permite, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Ponsatí.

SEÑOR PONSATI. — Quiero proponer a esta Asamblea lo siguiente, como una declaración, sin necesidad de que haya que justificarla, a mi juicio. Diría así la proposición: «El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, considerando: 1º, Que el Ingeniero Gabriel Quirós, de Chile, viene aportando su valioso concurso a todos los Congresos de Ferrocarriles realizados en América, por numerosos años; 2º, Que recientemente, después de más de 40 años de servicios, se ha acogido a la jubilación, habiéndose desempeñado con marcada eficiencia en el cargo de Jefe del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas de Chile, el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, acuerdo: Designar al Ingeniero Don Gabriel Quirós, miembro honorario del Comité Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles».

(Muy bien; prolongados aplausos).

SEÑOR QUIRÓS. — Profundamente conmovido, señor Presidente, señores Delegados, me sorprende la benevolencia de mi distinguido colega, al proponer al Congreso un voto de esta naturaleza respecto a una persona que no ha hecho otra cosa que cumplir apenas con su obligación. Con mayor sentimiento, agradezco a la sala el asentimiento prestado a la proposición formulada, que compromete eternamente mi gratitud. El hecho supone, simplemente, el cumplimiento de mis obligaciones, y hubiera deseado que mis medios intelectuales hubieran permitido realizar un aporte más efectivo a estos Congresos. Lo único que he traído es un poco de entusiasmo y mucho de buena voluntad, que siempre pondré a disposición de todos ustedes. Muchas gracias.

(Muy bien; Muy bien; Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — La ponencia del señor Delegado Ponsati ha sido aprobada por aclamación, lo que revela el sentir de todos los presentes y su tributo de admiración y reconocimiento a los méritos del señor Ingeniero Quirós, que ha actuado siempre con lucimiento extraordinario.

SEÑOR IRIARTE MILLÁN. — A nombre de la Delegación de Chile, agradezco en la forma más efusiva el homenaje que se ha hecho al miembro de nuestra Delegación, Ingeniero Quirós. Nada más.

(Muy bien; aplausos).

SEÑOR BUZZETTI. — Nada más grato, señor Presidente, que el homenaje que acaba de tributarse al Ingeniero chileno don Gabriel Quirós y a los méritos que se han señalado de su brillante actuación, en el campo de la actividad ferroviaria. Quiero señalar suplementariamente y armónicamente la acción americanista desarrollada por el Ingeniero Quirós dentro de la Unión Americana de las Asociaciones de Ingenieros. El Ingeniero Quirós ha colaborado junto con distinguidos colegas chilenos a estructurar en Chile una organización que aspira a traducir un sentimiento americanista, uniendo en lo técnico y en lo humano a todos los ciudadanos de América. He terminado.

(Muy bien; aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a proseguir con la lectura de las conclusiones de la Sección B.

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 1. «Aplicación de los gráficos Gantt a las actividades ferroviarias. Autor, Ing. Fernando Sepúlveda. Chile. Conclusión: «La Comisión aconseja su publicación y las siguientes recomendaciones: 1º, Que se establezcan gráficos de la naturaleza de los que se consignan en la primera parte de este trabajo con el objeto de facilitar el estudio y conocimiento de las unidades hombre-día y máquina-día. 2º, En lo referente a gráficos relativos a existencias y consumos de materiales en almacenes, no se hace recomendación particular alguna al entender que debe quedar librado al criterio de cada empresa el uso de libros, tarjetero, gráficos o cualquier sistema similar».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada. (APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 3: «Examen comparativo técnico-económico de los diferentes sistemas y nuevos métodos de tracción». Autor, Ferrocarril Sud (Argentina). Conclusión: «Se recomienda su pu-

blicación por comprender los principios básicos que deben regir el estudio de la elección del sistema de tracción más económica».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se hace uso de la palabra, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 7: «Planta para fabricación y recuperación de estopada». Autor, Ferrocarril Central Argentino. Conclusión: «Recomendar su publicación en vista del aporte interesante de este trabajo a la instalación de una planta para fabricación y recuperación de estopada, por centrifugación, lo que configura beneficios de orden técnico y económico».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 4: «Métodos para modernizar y aumentar la eficacia de las locomotoras en servicio». Autor, Ferrocarril Sud (Argentina). Conclusión: «Se recomienda su publicación por contener normas generales de orden técnico, tendientes a la modernización de las locomotoras a vapor, supeditándolas a factores económicos de estudio previo».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 25: «Intercambio del equipo de carga en vías de trocha diferente». Autores: Armando de la Carrera y Sigfredo Prett. Chile. Conclusión: «Se aconseja su publicación por ser útil el estudio de la solución propuesta en casos semejantes que puedan presentarse».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 40. «Elementos de juicio sobre la electrificación de los ferrocarriles». Autor, Gustavo Sorojovich. Argentina. Conclusión: «En virtud de la discrepancia de la Sub-Comisión con ciertos aspectos y conceptos establecidos por el autor en su trabajo, se recomienda su publicación, precedida del dictamen de la Comisión encargada de estudiarlo».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo Nº 57. «Teoría de contrapeso de equilibrio vertical en locomotoras a vapor». Autor, Livio Dante Porta. Argentina. Conclusión: «Se recomienda su publicación, dejando librado su estudio a las firmas constructoras de locomotoras».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

Rogaría al señor Secretario que se sirva complementar las informaciones referentes al trabajo cuya conclusión lea, citando la empresa en nombre de la cual ha sido presentado.

SEÑOR ADER. — Le voy a hacer notar al señor Presidente que el Prof. Livio Dante Porta no pertenece a ninguna empresa. ¿A eso se refería el señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — Exactamente; pero, de cualquier manera, con-

viene hacer esa mención en otros trabajos, para poder orientar, sobre todo, por si en la agenda no figura dicho trabajo, aparte de que hay una resolución del Congreso en ese sentido.

SEÑOR ADER. — Trabajo número 62. «Combustibles. Dispositivos para su mejor utilización. Modificaciones a las locomotoras que queman fuel-oil para quemar leña o carbón». Autor: Paul C. Dewhurst, Uruguay. Conclusión: «Aconsejar su publicación como trabajo informativo de instalación de dispositivos que dieron buenos resultados en la práctica».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo número 63. «Métodos para modernizar y aumentar la eficacia de las locomotoras». Autor: Ing. Thomson Fairless, Uruguay. Conclusión: «Recomendar su publicación por su útil aporte informativo».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo número 74. «Normas sobre ruedas y ejes para coches y carros». Autores: Ing. Arturo Montesinos Montalvo e Ing. Enrique Soler Valencia, Chile. Conclusión: «Recomendar su publicación por encarar y estudiar con detalle los problemas de fatiga y diseño de ejes estableciendo normas a seguir en los talleres».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo número 85. «Desarrollo de los frenos ferroviarios. Ventajas de los mecanismos de tracción y fricción». Autor: Lewis J. Musser, Argentina. Conclusión: «Aconsejar la publicación del trabajo como aporte interesante a la solución del problema que plantean los trenes modernos con sus características de mayor peso y velocidad. Recomendar además que en la segunda parte del trabajo se elimine todo nombre propio de fabricante o equipo de determinada fábrica, para que de este modo no se interprete su publicación como propaganda comercial».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo número 86. «Tendencias del equipo motriz ferroviario» y 87, «La Locomotora Duplex de cuatro cilindros construída para el ferrocarril de Pensylvania». Autor: Ralph P. Johnson, Estados Unidos de América. Conclusión: «Se aconseja su publicación como un aporte interesante de orientación».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajos 97, 98 y 99. Trabajo 97: «Implantación del sistema de tracción Diesel-Electrico». Trabajo 98: «Examen comparativo técnico y económico de los diferentes sistemas y nuevos métodos de tracción». Trabajo 99: «Coches motores Diesel. Su utilización y resultado en servicios locales». Autor: Ferrocarriles Sud y Oeste, Argentina. Conclusión: «Se aconseja su publicación como materia de interés general, pues facilita elementos de juicio para otros ferrocarriles que contemplen un problema similar».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Trabajo número 100: «Talleres de fabricación y reparación. Su dotación y funcionamiento». Autor Ferrocarriles Sud y Oeste, Argentina. Conclusión: «Se recomienda su publicación como ilustración».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Ahora tenemos un trabajo del tema número 9, sin numerar, que se titula: «Los problemas del Transporte y su solución». Autor W. J. Clardy, Estados Unidos de América. Conclusión: «Se aconseja su publicación como trabajo ilustrativo».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Hay otro trabajo sobre el mismo tema, titulado: «¿Tracción Diesel o a vapor?», del que es autor el Prof. Livio Dante Porta, Argentina, que ha llegado fuera de término.

La Comisión aconseja la siguiente conclusión: «Teniendo presente que este trabajo fué presentado fuera del término y en virtud de la naturaleza del mismo, la Comisión recomienda su publicación en el Boletín del Comité Ejecutivo Permanente, dejándolo así sometido a la crítica técnica».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR ADER. — Estos son todos los trabajos que ha considerado la Sección «B».

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a proseguir, entonces, con los de la Sección «F». Tenga la bondad el señor Secretario de la mencionada Sección de pasar a dar cuenta de sus conclusiones.

SEÑOR RABASSA. — La Comisión «F» ha dictado las conclusiones que voy a leer, en los siguientes trabajos:

Trabajo número 10: «El Futuro del ferrocarril». Autor : Federico H. Narizzano, Chile. Conclusión: «Agradecer al autor por el esfuerzo que representa su interesante trabajo».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR CORREA MORENO. — Sobre la publicación, ¿no se aconseja nada?

SEÑOR RABASSA. — No se aconseja la publicación.

Trabajo número 23: «Transporte. ¿Que Vadis?», con anexo de publicaciones. Autor: Howard E. Pheasant, Argentina. La conclusión aprobada para este trabajo, es la siguiente: «Agradecer al autor su colaboración a este V Congreso. Incluir en las Memorias del Congreso el índice de las publicaciones presentadas».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 28: «Contribución al estudio de los ferrocarriles y tranvías del Estado del Uruguay». Autor: Franco P. Vázquez, Uruguay. Conclusión: «Aprobar las conclusiones 1ª, 2ª y

4ª, quedando la tercera incluída en las conclusiones del tema 30b. Agradecer la cooperación prestada por el autor y recomendar su publicación en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 49. «Los ferrocarriles en el período de post-guerra». Autor: Hugh H. Grindley, Uruguay. Conclusión: «Que se agradezca al Sr. Hugh H. Grindley su valiosa contribución al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles representada por la presente comunicación y que se recomiende sean tenidas en cuenta las sugestiones que contiene cuando se trate de resolver el problema para la obtención de los fondos necesarios para las renovaciones de elementos ferroviarios que habrá que realizar en la post-guerra».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 52: «El tráfico de carga de los ferrocarriles argentinos y su comparación con la producción»: Autor: Instituto de Estudios Económicos del Transporte, Argentina. Conclusión: «El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles recomienda la creación de Institutos similares en todos los países de América; agradece al Instituto de Estudios Económicos del Transporte su colaboración al Congreso y acuerda publicar este trabajo en las Memorias del mismo».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 44. 'Instituto Panamericano de Ferrocarriles» Autor: Ingeniero Pedro N. Gordillo, Argentina. Conclusión: «Aprobar las conclusiones propuestas por el Relator, resumiéndolas con las del informe presentado sobre el trabajo número 52». (Del Instituto de Estudios Económicos del Transporte).

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 58. «Los ferrocarriles del Uruguay. Su origen, desarrollo y evolución». Autor: Dirección de Ferrocarriles, Uruguay. Conclusión: «Se resuelve prestarle aprobación al trabajo, recomendando su publicación en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 59. «Fomento Rural en las zonas fronterizas». Autor: Juan B. Silva, Uruguay. Conclusión: «Recomendamos que se doten a todos los países americanos que se encuentren en la misma o análoga situación que la República Oriental del Uruguay con respecto al problema de comunicaciones y transportes, de las líneas férreas básicas, perfeccionando su material de acuerdo a los adelantos técnicos y se electrifiquen sus líneas cuando ello fuera posible».

SEÑOR PRESIDENTE. — En discusión.

SEÑOR BRIANO. — Sobre esas dos conclusiones que acaban de leerse, ha recaído la aprobación de que acaba de informar el señor Secretario. Pero con respecto a la tercera se ha discutido ampliamente y se llegó a la conclusión de que era un procedimiento antieconómico e in-

conveniente el del empleo del tercer riel. En la Sección se dieron abundantísimas explicaciones demostrativas de su inconveniencia, manifestando que debía limitarse su empleo a casos muy extremos, como podría ser el de cruzar un puente o entrar en un puerto, o algo por el estilo; pero como sistema de explotación ferroviaria, se ha repudiado. Ahora bien; es cierto que se dijo que se debía tratar ese mismo asunto en otro trabajo de carácter continental en el que, al ser tratado este apartado, no se ha tenido en cuenta para nada, y hasta se ha eliminado de aquel mismo trabajo la discusión que respecto a ese procedimiento se había sugerido. De manera que yo creo que no se debe estar en la esperanza de volver a ver tratar este tópico en otro trabajo. Hago estas manifestaciones para que la Asamblea, si estima que es esta la oportunidad de disponer sobre su inclusión, lo resuelva ahora, porque más adelante no se va a presentar la oportunidad de hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Están a consideración las manifestaciones del señor Briano.

SEÑOR TRAVIESO. — Los repartidos que tengo a la vista, dicen otra cosa, respecto de la resolución: aprobar la primera parte del punto primero, y pasar a la Subcomisión de Coordinación la segunda parte de este primer punto, así como el punto segundo; pero hay un agregado que dice: «dejar para más adelante el estudio y resolución del punto tercero».

SEÑOR PRESIDENTE. — De manera que esa sería una modificación a la proposición de la Comisión.

SEÑOR TRAVIESO. — No, señor Presidente, porque según parece esa es la resolución de la propia Comisión, y en eso está de acuerdo el señor Briano.

SEÑOR PRESIDENTE. — Yo pediría a los señores Delegados, para poder tomar la versión taquigráfica fiel, aquí, que el debate se haga en forma ordenada.

SEÑOR IRIARTE MILLAN. — En mi carácter de Presidente de la Comisión, quiero manifestar que, en realidad, el punto que el señor Secretario leyó, por equivocación, se discutió primero. Hubo opiniones contrarias y favorables; como la discusión siguiera y se considerara por algunos señores Delegados que este punto no pertenecía a este tema, se acordó pasarlo a la Comisión correspondiente, para que se tratara oportunamente. De manera que yo no veo que en este trabajo valga la pena de que sigamos discutiendo, porque si él apareciera entre los asuntos del tema 30b, entonces sería el momento de que lo tratáramos.

SEÑOR PRESIDENTE. — Entonces, se tratará en la oportunidad que menciona el señor Presidente de la Sección.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo pediría que se vuelva a leer la conclusión

SEÑOR PRESIDENTE. — Sírvase leerla nuevamente el señor Secretario.

SEÑOR RABASSA. — (Lee:)

SEÑOR RIBEIRO DA LUZ. — Yo pienso que la palabra «posible» debiera cambiarse por la de conveniente.

(Apoyado).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a votar si se aprueba la proposición formulada por el señor Delegado Ribeiro Da Luz.

(APROBADA).

Entonces, se sustituye la palabra «posible», por la de «conveniente». No habiendo observaciones, queda aprobada la conclusión con la modificación propuesta por el señor Delegado de Brasil.
(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 79. «Los ferrocarriles Británicos durante la guerra». Autor Charles Newton, Gran Bretaña. Conclusión: «Se acuerda la publicación de este interesante trabajo en las Memorias del Congreso, recomendando su conocimiento».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada. — (APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 82. «Factores favorables y desfavorables que pueden gravitar en los ferrocarriles de post-guerra». Autor: José A. Fontanella, Argentina. Conclusión: «1º) Que los ferrocarriles son indispensables para la vida de una nación como factores de progreso; que, por lo tanto, su existencia y adelante deberán ser motivo de preocupación fundamental por parte de los Estados; 2º) La situación de los ferrocarriles en cada país constituye casos particulares, lo mismo que la existencia de otros medios de vías de comunicación —carreteras y cursos de aguas navegables— que por lo tanto, dependerá de la política de cada uno, la solución que más convenga a sus pueblos». Con respecto a la conclusión tercera, se incluyó en el estudio del tema 30c y la segunda parte de la conclusión tercera, así como la cuarta, se incluyó en el estudio del tema 30b.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a considerar la conclusión leída y en su oportunidad se tratará la segunda parte de la conclusión tercera, y la conclusión cuarta. Concretamente, sería la conclusión que se acaba de leer, la que se somete a consideración de la Asamblea. Lo demás es una disposición de la Comisión, que no creo del caso tomar en cuenta en este momento, si no en su debida oportunidad. Si no se hacen observaciones, se darán por aprobadas las conclusiones que se acaban de leer referentes al trabajo número 82.
(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 71. «Informaciones sobre los servicios de selección y preparación del personal en los ferrocarriles del Brasil». Autor: Italo Bologna, Brasil.

SEÑOR IRIARTE MILLÁN. — Yo le agradecería al señor Secretario que al iniciar los trabajos referentes a un nuevo tema, leyera el enunciado del tema.

SEÑOR RABASSA. — Con mucho gusto. Tema 29: Reglamentación del personal ferroviario:

a) Selección, escalafón y condiciones de ascenso.
b) Preparación técnica e instrucciones para primeros auxilios en casos de accidentes».

En el trabajo número 71, cuyo título ya leí, recayó la siguiente Conclusión: «Aprobar la conclusión propuesta por el Relator y publicar en las memorias del Congreso los títulos e índices de los folletos, indicando que pueden obtenerse en la división de transporte de la S.E.N.A.I. en San Pablo, Brasil».

SEÑOR PRESIDENTE. — Está a consideración la conclusión leída.

Señor Ribeiro Da Luz. — Yo preguntaría si no hay una recomendación de publicación del trabajo.

Señor Presidente. — Se había considerado, y me permito aclararlo al señor Delegado, que se habían hecho publicaciones y se habían difundido, precisamente, las orientaciones que había dado el Instituto Brasileño sobre selección y enseñanza de personal, de manera que se consideró que pudiera ser redundante una nueva publicación. No obstante, el Congreso decidirá.

Señor Rabassa. — En la Sección «F» se habló de este asunto, y se dijo que se trataba de folletos que habían sido publicados y que eran muy voluminosos; que eran 23 folletos.

Señor Gil Montero. — Yo recuerdo que lo resuelto por la Comisión fué publicar el índice de los 23 folletos, e indicar a los interesados que podían solicitarlos al Instituto. Esa fué, si mal no recuerdo, la conclusión, y pediría que eso se incorpore a lo que ha leído el señor Secretario, y se apruebe, porque es interesante divulgar la acción del Instituto Brasileño.

Señor Presidente. — A consideración el agregado propuesto por el señor Delegado Gil Montero. ¿Quiere concretarlo?

Señor Rabassa. — El agregado diría: «Publicar el índice de los folletos».

Señor Gil Montero. — Publicar el índice de los folletos, que son 23, indicar dónde pueden solicitarse, que es el Instituto Brasileño.

Señor Presidente. — Se va a dar lectura nuevamente a la conclusión completa.

Señor Rabassa. — (La lee nuevamente).

Señor Presidente. — Si no se hacen observaciones, se dará por aprobada la conclusión en la forma que se ha leído, es decir, con el agregado del señor Gil Montero.

(Aprobada).

Señor Martínez Blanco. — Tengo entendido que se han leído todos los trabajos correspondientes al tema 26, pero me parece que se ha omitido la lectura del trabajo número 48, presentado por la I.C.I.M.A.S.A. Quisiera preguntar al señor Presidente qué se ha hecho este trabajo.

Señor Presidente. — El señor Secretario podrá informarlo.

Señor Rabassa. — Con respecto al trabajo número 48, presentado por «Industrias Cementíferas y Mineras Argentinas, S. A.» que estaba incluído en la agenda como perteneciente al tema número 26, se consideró, que, en rigor, pertenecía al tema planificación, y entonces ha sido tratado entre los que se incluyen en dicho tema, que vamos a ver enseguida.

Señor Presidente. — Queda aclarado.

Señor Rabassa. — Vamos a iniciar la consideración de las conclusiones referentes al tema 30a. «Comunicaciones ferroviarias interamericanas: nuevas aspectos de este problema ante el desarrollo alcanzado por otros medios de transporte».

Con respecto a este tema, había varios trabajos y se recomendó su estudio a una Subcomisión integrada con algunos miembros de la Sección «F'. Los trabajos son los números 48, 80 y 103, algunos de

los cuales no figuran en la agenda, porque se recibieron fuera de plazo. Además se tuvieron en cuenta el tercer punto del trabajo número 59 y el trabajo Nº 113 del ingeniero Charnourdie, primer Vicepresidente del Comité Internacional Permanente. Dichos trabajos tienen los títulos siguientes: el número 80, «Planificación de los ferrocarriles Americanos». Autores: Pedro J. Cristiá y Vicente F. Ottado, Argentina. El trabajo número 103, «Sistema troncal Panamericano. Su planificación integral». Autor: el Ing. Briano, también de la Argentina. El número 48, «Sugestiones a los Estados americanos par poblar y colonizar por medio del riel 10 millones de kilómetros cuadrados». Autor: I.C.I.M.A.S.A. Estos tres trabajos fueron estudiados por el Ing. Loza Colomer, de la Delegación Argentina, integrante de la Sección «F», la que resolvió aprobar las conclusiones por él propuestas, que dicen así:

«1º) Que para el logro de los fines expuestos es necesario proceder a la planificación integral de los sistemas de transporte que han de satisfacer las necesidades y conveniencias del continente y especialmente, del sistema llamado Central Panamericano.

2º) A ese efecto, el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles aconseja a los Estados de América: a) Reestructurar el Organismo Permanente del F. C. Panamericano, dándole el personal técnico y los medios necesarios para que a la brevedad posible estudie y proyecto el sistema del F. C. Central Panamericano; b) Llevar a la práctica, dentro de un plan de diez años, bajo la supervisión del Comité Permanente y con la financiación y cooperación técnica de los distintos Estados americanos, en proporción a sus posibilidades económicas; c) Que la financiación y construcción debe hacerse para el sistema en conjunto, dado que su finalidad es el desarrollo de la economía y de la cultura de los habitantes de América y que ha de constituir un elemento básico para la mutua asistencia, la paz permanente y, en caso de un ataque exterior, mejores condiciones para la defensa del Continente;

3º) Que en consideración a la labor desarrollada por el Comité Permanente del F. C. Panamericano, de la que se ha dejado constancia en diferentes Conferencias Internacionales, este Congreso manifiesta su adhesión y caluroso estímulo:

4º) Que el Comité Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles agote las gestiones entre los distintos Estados de América con el propósito de que esta resolución sea llevada a feliz término;

5º) Publicar los trabajos presentados y que se citan en el exordio de la presente resolución».

Señor Presidente. — A consideración la conclusión que se acaba de leer. Si no se formulan observaciones, se darán por aprobada.

(Aprobada).

Señor Rabassa. — Hemos terminado con los trabajos correspondientes al tema 30a. Pasaré a los del tema 30c: «Estudio de los sistemas de tarifas más convenientes al interés general frente a la competencia entre los diversos medios de transporte».

Trabajo número 64, titulado: «Sistema de tarificación del Ferrocarril Central del Uruguay». Autor: C. Clarence Horton, Uruguay. Con-

clusión: «1º) Agradecer al señor C. Clarence Hortón la importante colaboración prestada al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. 2º) Publicar este trabajo en las Memorias del Congreso'.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se formulan observaciones, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo número 65, titulado: «La clasificación uniforme de cargas en la tarificación ferroviaria argentina». Autor: Pedro S. Daneri, Argentina. Conclusión: «1º) Aconsejar sea implantada la clasificación uniforme, estructurada en su forma y contenido en concordancia con las necesidades económicas y modalidades del transporte ferroviario nacional y según los dictados de la experiencia propia o ajena en cuanto tuviera de aplicable o adaptable. 2º) Que sea editado un clasificador uniforme en un volumen único y común a todos los ferrocarriles, conteniendo todas las disposiciones legales y reglamentarias necesarias para la aplicación integral de las tarifas. 3º) Que se hagan reimpresiones periódicas de los clasificadores y tarifas. 4º) Que sea reglaentada de manera oficial la forma de las tarifas. 5º) Que sea una efectividad la publicación de clasificadores y tarifas mediante la organización de su venta al público. 6º) Publicar el presente trabajo en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se formulan observaciones, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 66, titulado: «Disposiciones generales uniformes sobre el transporte de pasajeros, equipaje, encomiendas, y cargas y nomenclatura de clasificadores en los Ferrocarriles de la República Argentina». Autor, Comisión Asesora de Tarifas. Argentina. Se resuelve: «Se acuerda publicar este interesante trabajo en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se hacen observaciones, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 11, titulado: «Necesidad de fundar bibliotecas especializadas en asuntos ferroviarios». Autor: James B. Childs. Estados Unidos de América. Conclusión: «El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles por medio de sus organismos permanentes estimulará la organización en cada país adherente de bibliotecas especializadas en ferrocarriles, publicando en el Boletín, en forma periódica un catálogo de los trabajos recibidos. Se acuerda, además, publicar este trabajo en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 20, titulado: «Movilización científica y técnica». Autor: A. A. R. y Compañía Pullman. Estados Unidos de América. Conclusión: «El folleto presentado por «A.A.R.» y «Pullman Cº" puede recomendarse casi como una Memoria del progreso ferroviario Norteamericano, en cuyas nutridas páginas se encontrarán adecuadas referencias, para la consideración eficaz de todos los problemas de modernización de nuestros ferrocarriles. Se acuerda, además,

agradecer a la A.A.R. y Compañía Pullman el envío de esta interesante Memoria, por considerarla de gran interés».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada. (APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 42, titulado «Proyecto de programa de ferrocarriles para las Facultades de Ingenieros de América». Autor: Pedro N. Gordillo. Argentina. Conclusión: «Publicar y distribuir en las Universidades de América un folleto con todos los programas de ferrocarriles existentes, formulando el Comité Ejecutivo Permanente del Congreso de Ferrocarriles el anteproyecto que a criterio de una Sub-Comisión de profesores proponga como orientación general para el estudio de la materia. Aconsejar se establezca en esas Universidades la especialización para Ingenieros en Vías de Comunicación y Transporte. Procurar que las empresas respectivas costeen la instalación de los gabinetes necesarios para la enseñanza práctica».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa, se dará por aprobada. (APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 43, titulado: «Bibliografía sobre ferrocarriles». Autor: Pedro N. Gordillo. Argentina. Conclusión: «Se propone que el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles estimule la organización en cada país adherente de bibliotecas especializadas en ferrocarriles, y publicar en el boletín, en forma periódica, un catálogo de los trabajos recibidos. Publicar este trabajo en las Memorias del Congreso».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se observa se dará por aprobada. (APROBADA).

SEÑOR RABASSA. — Trabajo Nº 45, titulado: «Anuario Estadístico». Autor: Pedro N. Gordillo. Argentina. Este trabajo ha sido considerado y hay además una comunicación del señor Secretario de la Delegación Colombia Ing. Carlos Mercado Cuervo, que tiene relación con el mismo tema. Sobre este trabajo Nº 45, se ha resuelto aprobar la conclusiones propuestas por el Relator y pasarlos después a la Sección D, para que ajuste las conclusiones con las de otros trabajos similares.

SEÑOR SÁNCHEZ. — ¿Me permite? En ausencia del señor Secretario de la Sección «D», Ing. De Angeli, voy a permitirme leer la conclusión dictada por esta Comisión. (Entra a Sala el señor Ing. De Angeli). Como llega el señor De Angeli, le cedo a él la palabra.

SEÑOR DE ANGELI. — Referente a este trabajo, la Sección «D» aprobó la siguiente conclusión: «Exhórtase al Comité Ejecutivo Permanente de Ferrocarriles a que efectúe la compilación de las estadísticas que crea necesarias, para que se edite un Anuario Panamericano de Ferrocarriles, con la colaboración y el estudio de las organizaciones oficiales».

SEÑOR CORREA MORENO. — Parece que era más completa la redacción, al decir: «...Organizaciones Oficiales de los Ferrocarriles adheridos al Congreso».

SEÑOR DE ANGELI. — Nosotros la generalizamos.

SEÑOR RIBIERO DA LUZ. — Como se ha nombrado una Comisión para ordenar y poner de acuerdo las conclusiones que por cualquier circunstancia pudieran ser contradictorias, me parece que sería oportuno pasar estas dos a esa Comisión. (Apoyado).

Señor Presidente. — Me parece muy acertada la proposición del señor Delegado brasileño, y si no hay observaciones pasarán las dos conclusiones a la Comisión de Coordinación.

Señor Gordillo. — Como autor del proyecto, deseo aclarar que la Delegación de Colombia, por intermedio de su señor Secretario, adhirió al proyecto de anuario estadístico. La salvedad que hacían ellos, muy atinada por cierto y quizá coincide con otros proyectos similares, es que se adopte una terminología técnica uniforme en el anuario, de manera que haga posible su estudio por todos los ferroviarios de América, dada la coincidencia y la uniformidad de los términos.

Señor Presidente. — En oportunidad se considerará la conclusión que proponga la Comisión de Coordinación.

Señor Núñez Brian. — Con referencia a la unificación o uniformación de términos ferroviarios, es oportuno recordar que en el IV Congreso se recomendó al Comité Ejecutivo Permanente que hiciera un estudio sobre este punto. Para dar cumplimiento a esta disposición, el Comité nombró una Comisión Especial, la que clasificó los términos a definir en grupos concordantes con la técnica ferroviaria, encontrándose casi concluído el trabajo de las Secciones Trazado y Vía y Obras y Tracción y Material y Transportes, aproximadamente unas 700 palabras, o sea una tercera parte del trabajo, faltando entonces mil quinientos términos más para dar por terminada la tarea.

He creído oportuno dar esta información en vista de lo que ha propuesto con tan buen acierto el señor Ingeniero Gordillo.

Señor Presidente. — La Comisión de Coordinación tendrá en cuenta las indicaciones formuladas, para considerar este trabajo. ¿Quiere proseguir el señor Secretario?

Señor Rabassa. — Trabajo Nº 61. «La nacionalización de los ferrocarriles particulares. Medios para realizarla». Autor: Emilio Dickmann. Conclusión: «Se aconseja agradecer la aportación que supone el trabajo del Ingeniero Emilio Dickmann ya conocido por haber sido presentado en otro Congreso».

Señor Presidente. — No habiendo sido observada la conclusión leída, se dará por aprobada.

(Aprobada).

Señor Rabassa. — Trabajo Nº 68. «Apuntaciones para la historia de los ferrocarriles del Uruguay». Autor: Eduardo García de Zúñiga. Conclusión: «Agradecer al señor Ingeniero Eduardo García de Zúñiga, recomendando su publicación en las Memorias del Congreso».

Señor Presidente. — No habiendo sido observada la conclusión leída, se dará por aprobada.

(Aprobada).

Señor Rabassa. — Trabajo Nº 75. «Importancia internacional del Ferrocarril de Cochabamba a Santa Cruz». Autor: Eudoro Galindo Q. Conclusión: «Considerar de interés continental la construcción del Ferrocarril Cochabamba-Santa Cruz. Es aspiración de este V Congreso que los respectivos Gobiernos de los países representados, concurrieran financieramente para terminarlo de acuerdo a sus posibilidades e intereses, y si así fuera el deseo del gobierno de Bolivia. Publicar íntegramente el trabajo en las Memorias del Congreso».

Señor Sánchez González. — En nombre de la Delegación del Uruguay voy a solicitar de la benevolencia de la Asamblea, que se deje este asunto para la próxima sesión.

Señor Galindo. — Habiéndose dado ya lectura a las conclusiones, y estando el asunto en consideración de la Asamblea, es necesario que se agote su tratamiento, y que la Asamblea defina su posición. Me opongo a que se postergue su consideración para la próxima sesión.

Señor Sánchez González. — Para la próxima sesión de este mismo Congreso; eso es lo que he propuesto.

Señor Presidente. — Se va a votar la moción de aplazamiento para la sesión de mañana. (Se vota: Negativa). Continúa la consideración.

Señor Sánchez González. — Propongo que donde dice: «Gobiernos de los países representados», diga «interesados».

Señor Galofré. — En la Sección F, se resolvió usar el término que indica, precisamente, el Delegado uruguayo, es decir, «los Gobiernos de los países interesados» de acuerdo a sus posibilidades. Se procuró que un gobierno que no tuviera interés en la construcción de ese Ferrocarril no se le sugiriera que contribuyera financieramente. Por lo demás, los dos gobiernos que pueden estar interesados en esa resolución, o mejor dicho, los tres gobiernos, Bolivia, Brasil y Argentina, estuvieron de acuerdo en la conclusión.

Señor Presidente. — Con esa aclaración, que hace más precisa la conclusión leída, está a consideración.

Señor Sánchez González. — En la forma que había sido leída por el señor Secretario, cambiaba completamente; por eso pedí la aclaración.

Señor Gil Montero. — Quería recordar que sobre este asunto se discutió largamente porque se planteó la cuestión de si era conveniente o no que diéramos a Bolivia una facilidad económica que no había pedido y se hicieron largas disgresiones. No me extraña que el señor Secretario no haya advertido ese distingo. Se trata, como bien lo ha observado la Delegación uruguaya, de que es a los gobiernos interesados a los que se recomienda la facilitación de la financiación, siempre y cuando el Gobierno de Bolivia lo acepte, con lo que salva el otro aspecto, respecto al inconveniente que podría producirse con Bolivia, al que hizo referencia el señor Representante de Brasil.

Señor Sánchez González. — La Delegación de Uruguay declara que en esta forma no tiene inconveniente en votar la conclusión.

Señor Presidente. — En consecuencia se da por aprobada.

(Aprobada).

Señor Galindo. — En esta oportunidad, señor Presidente, deseo dejar constancia de mi más cálido y sincero reconocimiento al espíritu que ha animado al Congreso de Ferrocarriles al resolver esta cuestión a la que se asignaba un carácter realmente trascendental. Creo que en esta forma el Congreso ha estrechado aun más los lazos de solidaridad interamericana, pues, mediante la aprobación de esta iniciativa, se hacen efectivos nuestros ideales panamericanos, que se convierten en una realidad promisoria por la acción de los técnicos ferroviarios y de los ingenieros que están promoviendo estos problemas hacia su

definitiva resolución en bien de la comunidad internacional. Muchas gracias, señor congresales.

(Muy bien. Prolongados aplausos).

Señor Rabassa. — Pasamos al estudio de los trabajos incluídos en el tema 30b, cuyo título general es: «Coordinación de los diversos medios de transporte. Su reglamentación». Los trabajos que se refieren a este tema fueron estudiados por una Sub-Comisión integrados con algunos Delegados de la Sección «F'. Esa Sub-Comisión produjo un informe que comienza con la nómina de los trabajos que ha tenido en cuenta para aconsejar las conclusiones que más adelante se expresan. Además, se refieren a este tema: La tercera conclusión del trabajo Nº 28; la segunda parte del primer punto y el segundo punto del trabajo Nº 59 y la segunda parte del tercer punto.

Los trabajos que se refieren a este tema son: Trabajo Nº 31: «Conveniencia del seguro obligatorio de pasajeros y de carga para todos los medios de transporte». Autor: F. C. Cochabamba - Santa Cruz. Trabajo Nº 37: «Prolongación de servicios ferroviarios por carretera o viceversa. Servicios carreteros transversales entre líneas férreas y viceversa». F. C. Cochabamba-Santa Cruz. Trabajo Nº 56: «Coordinación de los diversos medios de transporte». Autor: Julio Cariola, Armando de la Carrera y Edmundo Bertin. Trabajo Nº 77: «Coordinación de los diversos medios de transportes. Su reglamentación». Autor: Cámara Nacional de Cabotaje. Uruguay. Trabajo Nº 91: «Coordinación de los diversos medios de transporte. Su reglamentación». Autor: Ing. Agustín A. Goytisolo Fowler. Cuba. Trabajo Nº 94: «Aportación técnica y ponencia sobre fomento turista». Ferrocarriles Nacionales de Méjico». Méjico.

En este punto es oportuno mencionar que ha sido tenido en cuenta por la Sub Comisión y con verdadera complacencia se ha tomado conocimiento, del mensaje recientemente enviado al Parlamento por el Poder Ejecutivo del Uruguay, acompañando un proyecto de ley sobre Coordinación de Transporte.

Las conclusiones que se aconsejan son nueve, a las que voy a dar lectura:

«El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, considerando el progreso de la técnica vial y los fenómenos económicos de carácter general que han modificado algunos puntos de vista en lo concerniente a la coordinación de los Transportes, que aconseja actualizar los conceptos en la materia y tomando en cuenta los trabajos presentados, en especial el brillante y documentado que han hecho llegar bajo el número 56 los Ings. Cariola, De la Carrera y Bertín, de *Chile*. Que la coordinación de los Transportes consiste en la regulación y ordenamiento de todos los medios de transporte, garantizando y estimulando el desarrollo de los mismos conforme a sus propias posibilidades técnicas y económicas, sin que se subordine la libre expansión de un medio en beneficio de otro. Y a tal efecto recomienda:

1º — Que se modifiquen, cuando fuera necesario, las leyes y disposiciones que dificultan y encarecen la explotación ferroviaria, suprimiendo toda traba innecesaria y permitiendo también en lo que a las

empresas ferroviarias se refiere, la realización del servicio de puerta a puerta, con ajuste a la reglamentación que dicte cada país.

2º — Que el organismo coordinador que exista o se cree en cada país, sea único y autónomo y tenga a su cargo la planificación de las vías y medios de transporte, determinando su orden de prioridad a fin de que satisfaga las necesidades de la economía general, así como de la defensa nacional, procurando la expansión que conduzca a la total explotación de la riqueza del país, el equilibrio demográfico, la unidad nacional y la vinculación internacional. La legislación nacional deberá ajustarse en cada país al cumplimiento de estos propósitos. La autoridad competente en la determinación de la política de salarios deberá oir, en lo que a transportes respecta, al organismo coordinador, a fin de que no se alteren las bases del régimen de tarifas coordinadas.

3º — Que en consideración al progreso que ha alcanzado el transporte caminero es aconsejable que al planificar la construcción de nuevas vías de comunicación, de carácter de fomento, en regiones que sea necesario incorporar a la producción nacional, se estudie comparativamente la explotación más económica a fin de adoptar la solución ferroviaria o la caminera y aplicar el mismo criterio cuando se presente el caso de prolongaciones de ramales ferroviarios.

4º — Que los Gobiernos destinen, en sus Presupuestos, fondos para el mejoramiento de las instalaciones fijas y/o material rodante de los ferrocarriles del Estado, con el objeto de obtener una explotación más eficiente y económica.

En los países cuyos ferrocarriles de propiedad privada requieran la modernización de sus instalaciones fijas y/o material rodante y cuyas empresas no estén en condiciones de realizarlas debido a su crítica situación económico - financiera, los respectivos Gobiernos procurarán concertar con dichas empresas convenios de financiación que la hagan posible.

5º — Que el transporte por cuenta de terceros sea considerado como servicio público y por tanto regulado y controlado en forma que satisfaga exigencias de seguridad, continuidad y regularidad de los servicios, con sujeción a tarifas científicamente coordinadas, consultando las necesidades de la economía nacional, las modalidades de los diversos medios de transporte y sus costos respectivos.

Los transportes privados o particulares, es decir, los realizados por comerciantes, industriales, etc., para la distribución exclusiva de sus propios artículos deberán estar regimentados en forma que impida la competencia desleal al sistema de transporte de terceros.

6º — Que se procure la equiparación de beneficios, exigencias y gravámenes para todos los medios de transporte, consultando en cada caso sus características y modalidades, modificándose, si fuera necesario, por convenios entre las partes los contratos o concesiones existentes que estuvieran en desacuerdo.

7º — Que las Comisiones nacionales de cada país, que integran la Comisión Permanente, designen cada una de su seno un Delegado de enlace con el Comité Ejecutivo para la materia de la Coordinación de Transportes, los que mantendrán constante relación con dicha Comisión sobre el desenvolvimiento de este asunto en sus respectivos países.

8º — Que el Plenario de este Congreso otorgue un amplio voto de confianza a la Comisión Permanente, a fin de que ésta estudie, gestione y resuelva sobre la conveniencia de obtener de los Gobiernos Americanos la inclusión del tema de la Coordinación de los Transportes en la Agenda de la próxima Conferencia Panamericana a reunirse en Diciembre de este año en Bogotá.

9º — La preparación de un tomo especial, en edición de carácter popular para facilitar su difusión, que contenga las conclusiones de este Congreso sobre la Coordinación de los Transportes, incluyendo como antecedentes los trabajos presentados sobre esta materia por las Delegación de Chile y Cuba».

Señor Ardigó. — Voy a proponer un agregado al punto 4º, que dice así: «Recomendar que en los países cuyos ferrocarriles de propiedad privada deban proceder a la modernización de sus instalaciones fijas y o material rodante, y no están en condiciones de realizarla por efecto de sus críticas situaciones económicas financieras, los respectivos gobiernos que estén en condiciones de hacerlo, procedan a concertar con los mismos convenios de financiación que las hagan posible, previo exámen y aprobación de los proyectos de trabajo por los organismos competentes del Estado, y le aseguren a éste el reintegro de la contribución que hiciera».

Debo manifestar que en la reunión de la Sección «F» realizada ayer, cuando se trató este asunto, expliqué las ideas que ahora concreto en el proyecto, que fué rechazado porque posiblemente no fuí feliz en su exposición. En realidad, el artículo 4º que se ha leído no se refiere especialmente a este problema de la coordinación de los transportes, aunque puede decirse que tiene concomitancia con el mismo. En dicho artículo se recomienda a los gobiernos que en sus presupuestos anuales consulten fondos destinados al mejoramiento de las vías e instalaciones de los ferrocarriles del Estado, con el objeto de obtener una explotación más eficiente y económica que le permita afrontar en mejores condiciones las competencias con otros medios de transporte; pero ocurre lamentablemente que en diversos países de América, ferrocarriles de propiedad privada que también son servicios públicos, según se manifiesta en esta declaración, en los últimos años, y por múltiples razones, han tenido que afrontar graves penurias económico-financieras que no les han permitido formar los fondos de renovación necesarios para afrontar la degradación que experimentan los bienes físicos por la acción del tiempo y uso, impidiendo proceder a su renovación de acuerdo con las exigencias del acentuado progreso técnico operado en la materia.

Pero innegablemente interesa a la economía de todos los países que sus sistemas ferroviarios sean eficientes y con mucha razón; para lograr esa eficiencia en este artículo 4º, se aconseja que los gobiernos — para el caso de los ferrocarriles del Estado— integren de sus presupuestos las sumas que sean necesarias. Por esa penuria económico - financiera, el crédito de las empresas está en muy malas condiciones. Hablo particularmente del caso de los ferrocarriles argentinos, porque lo conozco; pero entiendo que este mismo hecho se reproduce en otros países y entonces, como lo manifestaba ayer en la Sección «F», sería el

caso de que el Estado, — y esa salvedad se hace en este proyecto — en los países que estén en condiciones de hacerlo, contribuya a la financiación de la modernización del equipo, y de las instalaciones fijas, no bajo la forma de obsequio ni prebenda, sino de adelanto bajo las formas que en cada caso particular los gobiernos y las partes interesadas convendrían para poder colocar a los ferrocarriles en el más alto nivel técnico y por consiguiente de eficiencia para la economía general. Pienso que debe haber sido poco felíz ayer en la exposición de este asunto, porque de lo contrario el voto debió ser distinto. Por supuesto, no deseo reeditar aquí los argumentos que hice, abusando de la paciencia de los señores Delegados. Tampoco pongo amor propio en este asunto, porque no cabe en Congresos de esta índole. Solamente me mueve la aspiración de lograr que en un Congreso de Ferrocarriles donde actúan especialistas en las ramas técnica, económica, legal, etc., se haga todo lo posible por mejorar las condiciones de funcionamiento de los ferrocarriles de América, sin discriminación entre los de propiedad del Estado y privada. Con las palabras pronunciadas dejo fundado por el momento el proyecto que presento.

SEÑOR BRIANO. — Como el señor ingeniero Ardigó presenta esta ampliación al dictamen de la Comisión y establece que ese beneficio se va a aplicar, cuando las empresas lo crean conveniente, o lo pidan, y cuando los Estados estén en condiciones de acordarlo, creo que no hay absolutamente ningún inconveniente en ampliar el título 4º, con el texto que acaba de leernos el señor Delegado Ardigó: cuando las empresas lo necesiten y el Estado pueda prestarles la contribución que quieren. No puede haber inconveniente en aceptar el agregado que se propone.

SEÑOR RIBEIRO DA LUZ. — La Delegación de Brasil tiene un inmenso placer en aprobar íntegralmente el acuerdo con la proposición presentada por el ilustrado ingeniero Ardigó. Lo propuesto por el señor Ardigó, ya se hace en el Brasil. Mi gobierno, por dos veces, ya socorrió a empresas privadas que estaban en dificultades para mejorar sus servicios en razón de su mala situación económico-financiera, concurriendo con cuantiosos fondos que beneficiaron los servicios, trayendo como consecuencia de esa política, un gran beneficio para la colectividad. Se está haciendo, además, un estudio completo de las necesidades de los caminos férreos brasileños, a fin de solucionar el problema económico-financiero de las empresas, y el gobierno contempla, en ese proyecto, la posibilidad de atender a aquellas empresas que por no tener una situación financiera capaz de solucionar esa situación, son dignas de ayuda. Es un proyecto de financiación general para todas las sociedades ferroviarias del país. Por consiguiente, la Delegación brasileña, repito, está integralmente de acuerdo con la proposición formulada por el señor ingeniero Ardigó.

SEÑOR MARTÍN. — Desearía que, previamente a su consideración, el señor Ing. Ardigó concretara el agregado o la modificación que propone.

SEÑOR ARDIGÓ. — (Lée): «Recomendar que en los países cuyos ferrocarriles de propiedad privada deben proceder a la modernización de sus instalaciones fijas y|o material rodante y no estén en condiciones de realizarla por efecto de sus críticas situaciones económico-finan-

cieras, los respectivos Gobiernos que estén en condiciones de hacerlo procedan a concretar con los mismos convenios de financiación que lo hagan posible, previo examen y aprobación de los proyectos de trabajo por los organismos competentes del Estado y le aseguren a este el reintegro de las contribuciones que hiciere».

SEÑOR MARTÍN. — Apoyado. Estoy de acuerdo con la interesante modificación del señor Ingeniero Ardigó, y no creo necesario fundamentar aún más mi posición porque el señor Delegado Ribeiro Da Luz lo ha hecho debidamente.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa debe hacer presente a los señores Delegados que de acuerdo con el Reglamento pueden hacer uso de la palabra hasta tres miembros por cada Delegación, y por un máximo de diez minutos.

SEÑÓR GORDILLO. — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado.

SEÑOR GORDILLO. — Coincidiendo con la primera parte del artículo 4º y con el agregado que propone el señor ingeniero Ardigó, sólo quiero aclarar una cosa: que se me indique si se considera oportuna la última parte del artículo en que se manifiesta que estos préstamos financieros se harán con el objeto de afrontar en mejores condiciones la competencia con otros medios de transporte. Creo que debería suprimirse esa última parte, porque no es precisamente para evitar la competencia para lo que se ha dictado este artículo, sino con el objeto de que sea eficiente el servicio; nada más. Si así se interpreta por parte del Relator y del autor del proyecto, quedaría en ste artículo perfectamente involucradas todas las compañías, en un plan financiero exclusivamente de mejoramiento.

SEÑOR ARDIGÓ. — Estoy completamente de acuerdo con el señor Delegado Gordillo, porque lo que yo proponía era un agregado al artículo para no perturbar la aplicación del mismo. Entiendo que en realidad esta ayuda financiera debe ser al solo objeto de modernizar los servicios, es decir, colocarlos en el nivel de eficiencia que el progreso técnico exige.

SEÑOR PRESIDENTE. — Ofrezco la palabra a los señores Delegados que deseen hacerlo, respecto del punto en debate.

SEÑÓR HORTON. — Deseo simplemente en pocas palabras apoyar en todo su sentido el agregado propuesto al artículo 4º. Creo que la idea del artículo 4º es buscar los medios de la modernización y explotación más eficiente y económica. En el primer párrafo del texto se habla de la forma en que lo harán los ferrocarriles del Estado, cosa que tal vez vaya sin decir, porque el Estado, en sus propios ferrocarriles hará lo que crea necesario. Sin embargo, creo que va de suyo también que se agregue cuál debe ser el procedimiento en el caso de los ferrocarriles particulares, que muchísimas veces se encuentran en condiciones financieras difíciles por razones que conocemos perfectamente.

SEÑOR CARIOLA. — Como uno de los autores de la moción reflejada en el artículo 4º, tengo el agrado de manifestar que encuentro adecuada la supresión del final que dice: «...que puedan afrontar en mejores condiciones la competencia con otros medios de transporte».

SEÑOR GORDILLO. — Además, señor Presidente, la redacción dice:

«...consulten fondos...». Debe ser un error; podría ponerse «se arbitran...» o, «se destinan». Pero la palabra «consulten» no sé si tiene otro significado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tengo entendido que se había hablado en ese sentido.

SEÑOR CARIOLA. — Se usó la palabra consulten porque es norma en todos los países que los presupuestos se hagan de un año para otro y, en consecuencia, el año en que se estudia el presupuesto se consultan los fondos para el año próximo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda aclarado el alcance del término y creo que en ese aspecto no va a ver inconveniente.

SEÑOR HÚERGO. — Creo que habría que buscar una palabra que no ofreciera dudas en ningún país donde la ayuda financiera pueda tener aplicación y me parece que si se estima conveniente podría suprimirse la palabra «consulten» por «destinan» o «provean».

SEÑOR CARIOLA. — «Destinan» está bien.

SEÑOR HÚERGO. — Entonces el término «destinados» habría que cambiarlo por «para».

SEÑOR DE ANGELI. — Si, porque si no diría «destinen fondos destinados».

SEÑOR PRESIDENTE. — Quedaría así: «destinen fondos para el mejoramiento...». Está a consideración la propuesta de la Comisión con el agregado de que es autor el señor ingeniero Ardigó.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — En el artículo 2º íbamos a proponer que se dijera: «...permitiendo también, en lo que a las empresas ferroviarias se refiere...».

SEÑOR PRESIDENTE. — ¿Es el artículo 2º?

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Suponemos que ese era el espíritu del artículo que admitía que existen otros medios de transporte, y si se trata de permitirlo también a los ferrocarriles, creo que conviene decirlo expresamente con esa palabra: «...también...». En el artículo 8º, creemos que cuando dice: «...Sub-Comisiones de cada país con respecto a la Asociación Internacional Permanente...» debe decir: «...miembros de cada país que integren la Comisión Nacional Permanente...».

SEÑOR GORDILLO. — Pido que se trate artículo por artículo, señor Presidente, a fin de no complicar la discusión.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a leer artículo por artículo.

Léase: «1º Que la coordinación de los transportes consiste en la regulación y ordenamiento de todos los medios de transportes garantizando y estimulando el desarrollo de los mismos conforme a sus propias posibilidades técnicas y económicas. No podrá subordinarse la libre expansión de un medio, en beneficio del otro».

SEÑOR GORDILLO. — Desearía que se me explicara el concepto del agregado que se hace al artículo, donde dice: «No podrá subordinarse la libre expansión...». A mi modo de ver es redundante, porque en la primera parte lo dice con toda claridad, y quedan perfectamente involucrados todos los medios de transporte. Además de redundante es poco simpático porque se pone de relieve la lucha entre los distintos medios de transportes cuando lo que se quiere atender es el in.

terés general. La primera parte del artículo, es lo profundo; lo que se quiere dejar establecido. Propongo que se suprima el segundo párrafo que no aporta ninguna idea nueva.

SEÑOR GALOFRÉ. — El segundo párrafo del artículo 1º es una frase fundamental que tiene por objeto aclarar perfectamente el concepto a que llegó la Sub-Comisión que redactó el proyecto. Recuerden los señores Delegados que se estableció como principio fundamental que: o habría independencia entre los medios de transportes o habría subordinación de uno a otro, y se llegó a la conclusión de que no correspondía la subordinación, por lo que, a fin de que no hubiera duda alguna, se agregó la segunda parte del artículo 1º que aclara el concepto del párrafo primero y determina la política general que debe seguir. Por consiguiente, es absolutamente indispensable que se mantenga el segundo párrafo, porque de lo contrario se modificaría sustancialmente la solución dada por la Comisión a este punto.

SEÑOR ARDICÓ. — Voy a apoyar el mantenimiento de la segunda parte del artículo 1º. Coincido con el señor ingeniero Galofré en la necesidad de hacerlo así, porque lamentablemente, la palabra «coordinación», por su latitud, ha tenido múltiples acepciones y se ha entendido generalmente que significaba la supeditación de un sistema de transporte a otro; desgraciadamente así se ha entendido eso. De manera que esta aclaración, a mi juicio, serviría para alejar toda suspicacia respecto del verdadero sentido y alcance que se quiere dar a la coordinación que nosotros propiciamos.

SEÑOR GALINDO. — Creo también necesaria la subsistencia del segundo párrafo de la resolución primera, pero con una pequeña alteración: donde dice: «No podrá subordinarse la libre expansión de un medio en beneficio de otro», poner, «del otro».

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a considerar primero la proposición formulada por el señor ingeniero Gordillo.

SEÑOR GORDILLO. — Antes de concretar, señor Presidente, recuerdo a la Mesa que había solicitado tuviera a bien pedir a los miembros de la Comisión que aclararan su punto de vista. Con las palabras que he escuchado he satisfecho mi inquietud, no obstante quedar en pié aquello de que la coordinación y subordinación son términos completamente contradictorios. Si hacemos coordinación no podemos decir que existe subordinación; me parece una redundancia pero si los señores Delegados han querido establecerlo así, en el artículo, lo acepto complacido.

SEÑOR PRESIDENTE. — La modificación propuesta por el señor Delegado Galindo es simplemente la sustitución de una palabra. Se va a dar, entonces, por aprobado el artículo 1º.

(APROBADO).

—Léase el artículo 2º. (Se lee).

SEÑOR GORDILLO. — El artículo 2º inicia su enunciado diciendo: «Se modificará...». Creo que el Congreso no puede redactar ninguna resolución modificando leyes; salvo que los juristas presentes me expliquen que eso es posible, entiendo que el Congreso debe resolver gestionar la modificación de las leyes, o proponer, pero no modificar en una forma tan categórica como se enuncia en este artículo.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está a consideración la modificación propuesta.

SEÑOR MERINO SEGURA. — Además hay una serie de disposiciones, porque no se trata sólo de leyes, sino, también, de reglamentos, por lo que en vez de decir leyes, debe decirse, disposiciones, que es mucho más genérico.

SEÑOR GALOFRÉ. — Es posible que la observación afecte todo el texto del decreto, de tal manera que quizás correspondería, si se acepta la modificación propuesta por el señor Delegado Gordillo, pasarlo a Comisión para corregirlo.

SEÑOR GORDILLO. — Si se acepta esa sola palabra, quedaría resuelto.

SEÑOR PRESIDENTE. — Sería, más bien, cuestión de redacción.

SEÑOR GALOFRÉ. — En todos los artículos, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Podríamos resolverlo desde ya sin pasarlo a Comisión.

SEÑOR RABASSA. — (Lee). «Se modificarán, cuando fuere necesario, las leyes que dificultan o encarecen la explotación ferroviaria suprimiendo toda traba innecesaria y permitiendo también, en lo que a las empresas ferroviarias se refiere, la realización del servicio de puerta a puerta, con ajuste a la reglamentación que dicte cada país.

SEÑOR PRESIDENTE. — En realidad, es aconsejar que se modifique.

SEÑOR GALINDO. — Recogiendo las ideas expresadas y sin modificar el texto de la resolución, creo que podría quedar redactada en la siguiente forma: «2º Recomendar cuando fuera necesario la modificación de las leyes y disposiciones que dificulten o encarecen la explotación ferroviaria», etc.

SEÑOR GORDILLO. — Habíamos indicado: «Se gestinará la modificación...».

SEÑOR PRESIDENTE. — Vamos a considerar la modificación del señor Delegado Galindo.

SEÑOR GALINDO. — «Recomendar, cuando fuere necesario, la modificación de las leyes que dificultan o encarecen...».

SEÑOR CORREA MORENO. — ¿Y si se modificara dónde dice «se resuelve» y pusiéramos «se aconseja»?

SEÑOR GALINDO. — «Se resuelve recomendar...».

SEÑOR CORREA MORENO. — En esa forma quedaría bien redactado el resto.

SEÑOR PRESIDENTE. — En realidad, con la modificación que se propone va a ser necesario, como lo indicaba el señor Delegado Galofré, pasar el artículo a Comisión, a los efectos de rever la redacción, porque en el fondo creo que estamos todos de acuerdo.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Todas las resoluciones del Congreso son sugerencias, y por lo tanto, creo que podría decirse: «Aconsejar se modifique cuando sea necesario...» etc. Desde luego, todas las resoluciones del Congreso tienen ese carácter de consejos o sugestiones, desde que no somos legisladores.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa observa que en realidad hay que modificar la redacción, porque tal como se propone parecería tener carácter impositivo en lugar de expresar una aspiración. De modo que

a los efectos de darle una redacción más precisa, lo pasaríamos a Comisión.

Señor Gordillo. — Para no pasar todo el proyecto, propondría que siguiéramos tratando el asunto, y si en alguna otra disposición encontramos la misma dificultad, la pasaríamos igualmente a Comisión, pero no todo el proyecto, porque, si no, vamos a reabrir todo el debate sobre coordinación.

Señor Presidente. — Sería al solo efecto de una redacción más precisa; quitarle el carácter impositivo que pudiera atribuirse a las decisiones.

Señor Húergo. — Creo interpretar, señor Presidente que se va a resolver sobre el fondo de cada artículo, y que luego se buscaría la manera de armonizar la forma, cambiando algunas palabras, evitando repeticiones, y dándole una forma genérica impecable, lo que podría quedar a cargo de la Mesa o de la Comisión Especial que se designe.

Señor Presidente. — Exactamente.

Señor Galindo. — Sin perjuicio de atender a lo expresado por el señor Delegado Huergo, y a fin de adaptar las conclusiones del Congreso a la modalidad que siempre se ha seguido, es decir, a simples recomendaciones, podría sustituirse en el proyecto, la palabra «resuelve» por «recomienda» para que no sea una resolución, sino una recomendación del Congreso, porque ninguna resolución tiene valor ejecutivo, desde que emana de un Congreso que solamente trata los asuntos o cuestiones en principio.

Señor Merino Segura. — En la forma que está redactado el acuerdo, merece la observación de que hay algunos de los acápites que están en tiempo presente; otros en términos imperativos; y lo que se desea, sin perjuicio de la uniformidad de todo el acuerdo, es que el fondo sea imperativo. La forma será corregida, simplemente, por la Comisión Especial que se designe. Aquí, en el número 1, hay una definición que más bien debe ser una resolución previa del acuerdo, para después decir: «se recomienda tal cosa». Yo me permitiría insinuar, entonces, que se estructurara así: «El V Congreso estima que la coordinación de los transportes consiste en tal cosa, y al efecto acuerda o resuelve recomendar tal cosa». El acuerdo quedaría perfecto, y entonces se podría utilizar una sola forma verbal; habría correlación en la forma.

Señor Ferrer. — En mi carácter de Secretario de la Comisión que informó este asunto, en la Sección «F», debo comenzar por pedir disculpas a la Asamblea, por haber provocado esta discusión sobre la redacción. La clemencia de los señores Delegados se hará efectiva teniendo en cuenta el apremio con que hubo de redactarse. La discusión de fondo del problema absorbió la mayor parte del tiempo de que se disponía y cuando llegó el momento de redactar y pasar a máquina lo resuelto, se hizo a una velocidad inusitada, por lo que todo lo que se refiere a la redacción, desde el punto de vista gramatical, ha resultado deficiente, o, por lo menos, no con toda la corrección que debió tener.

Señor Rampoldi. — Pediría que todo el proyecto pasara a estudio

de una Comisión de Redacción, y que se trajese a la consideración de la Asamblea, mañana, a primera hora.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se había propuesto que el Congreso se pronunciara primeramente sobre el asunto de fondo y que luego se hicieran los ajustes gramaticales necesarios.

SEÑOR RAMPOLDI. — Voy a insistir en mi pedido por las siguientes razones: se trata de un tema de suma importancia, y dado lo avanzado de la hora y el éxodo de muchos señores Delegados, pediría que se tratara en primer término, en la próxima sesión plenaria, donde vamos a tener quórum más numeroso. Creo que no se perdería nada y evitaríamos la discusión que en cada artículo se plantea sobre la deficiencia gramatical de los términos.

SEÑOR PRESIDENTE. — Es previo el pronunciamiento con respecto a la moción del señor Delegado Merino Segura. Para ganar tiempo, vamos a votar las mociones por su orden.

SEÑOR MARTÍN. — Observo, señor Presidente, que de acuerdo con las normas que rigen la aprobación de los trabajos en las sesiones plenarias, éstas aprueban o desaprueban, ratifican o rectifican los acuerdos, pero en ningún caso pueden volver a estudio de las Comisiones, ni designarse con ese fin Comisiones Especiales. Ahora, si la Asamblea acuerda lo contrario, es otra cosa. Sólo a título de aclaración expreso este porque si se lee el Reglamento, en parte dispositiva, se encontrará el artículo pertinente.

SEÑOR GALOFRÉ. — Como solución conciliadora, pido que se entregue el proyecto al Secretario, para que mañana a primera hora reiniciemos la discusión de este asunto, ya que estando el señor Secretario perfectamente interiorizado de nuestro espíritu, del deseo de la Asamblea, podría seguramente redactarlo en los términos convenientes.

SEÑOR MARTÍN. — La aclaración la hice con el fin de no volver el asunto a Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE. — No podemos mandar el asunto a Comisión al solo efecto de introducirle correcciones gramaticales sin haber previamente la Asamblea tomado resolución sobre lo fundamental del mismo. De manera que someto a la consideración de los señores Delegados si se prosigue el estudio en los términos en que está redactada la conclusión, que son claros, aunque tienen algunos defectos gramaticales, o si pasamos a Comisión el asunto para considerarlo mañana.

SEÑOR RIVERA TRAVIESO. — Quiero proponer a la consideración de la Asamblea que se faculte a la Mesa para que haga esa simple labor de corrección, de estilo, asesorada o ayudada por el señor Secretario que tuvo a su cargo la primera redacción de la conclusión, y que, compenetrado del espíritu con que han sido formuladas las observaciones, no hará otra cosa que purificar las expresiones.

SEÑOR PRESIDENTE. — Y que se traiga el asunto a consideración de la Asamblea en la sesión plenaria de mañana.

SEÑOR RIVERA TRAVIESO. — En primer término; que sea el primer asunto que se trate.

(Apoyado).

SEÑOR PRESIDENTE. — Habiendo sido aprobada la proposición, el asunto pasa a la Mesa, para que proceda a revisar la redacción del

proyecto, el que será traído mañana, en primer término, a la consideración de la Asamblea.

Señor Huergo. — Para facilitar la labor de la Mesa, podríamos votar el artículo 4º, porque falta resolver si la primera parte se completará con el agregado propuesto por el señor Delegado Ardigó, y dentro de esa primera parte, con la supresión aceptada por el señor ingeniero Cariola. Digo esto al sólo efecto de que cuando se traiga nuevamente redactado el artículo, que parece va a ser aceptado...

Señor Gordillo. — El artículo 4º está aprobado con las modificaciones propuestas.

Señor Huergo. — No tenía la sensación completa de que así lo hubiera sido, y por eso había formulado moción, para que la Mesa tuviera la seguridad de que lo que iba a redactar coincidía con la expresión de voluntad de la Asamblea, y a fin de que fijara definitivamente el fondo, tal como debe quedar. En resumen, creo que se aprobó solamente la primera parte, tal como había sido propuesta, con una pequeña supresión: «...que permita afrontar en las mejores condiciones la competencia con otros medios de transporte». Luego vendría el párrafo propuesto por el señor ingeniero Ardigó, evidentemente con alguna modificación de redacción, si hubieran palabras que la hicieran necesaria.

Señor Correa Moreno. — Con respecto al 2º artículo, podría seguirse el mismo temperamento; agregando lo propuesto, podría aprobarse.

Señor Presidente. — Queda entonces aprobado el agregado propuesto al artículo 2º. De manera que la Mesa procederá en consecuencia, y solicita al ingeniero Huergo quiera ayudarle, porque está muy interiorizado en este asunto.

Señor Merino Segura. — Insisto en la insinuación que me permití hacer, en el sentido de que la definición de la coordinación, que es fundamental, aparezca en la forma que lo había expresado: «El Congreso entiende que la coordinación es tal cosa, y al efecto resuelve...». Después vienen las resoluciones particulares.

Señor Sánchez González. — Apoyado. Esa fórmula me parece muy estimable.

Señor Presidente. — Se tendrá presente la indicación del señor Delegado Merino Segura para redactar la conclusión que ha de proponerse a la Asamblea en la sesión del día de mañana, en primer término. Se va a dar cuenta, ahora, de dos asuntos importantes. El primero de ellas es una ponencia de la Delegación de Chile, relativa al Día de las Américas. Léase.

(Se lee):

«Como oportunidad de celebrarse el 14 de abril en curso el Día de las Américas, el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles de Montevideo, acuerda:

Ratificar sus fervientes y cordiales propósitos de amistad y de vinculación espiritual y material entre todos los países de América».

Firmado: Ernesto Merino Segura, de la Delegación de Chile.

(Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Martín. — ¿Me permite, señor Presidente? Como estamos

al fin de la sesión Plenaria de hoy, en mi carácter de Presidente de la Delegación del Gobierno Argentino, e interpretando el sentimiento de toda la Asamblea y de todos los países, deseo que este V Congreso Panamericano deje constancia de la labor desarrollada por el personal administrativo del Congreso, que ha puesto al servicio del mismo toda su inteligencia y toda su diligencia; y muy en particular a los señores taquígrafos, que no obstante las dificultades originadas por el lenguaje técnico, han desarrollado una labor excelentísima. Mañana presentaré, formalmente redactado, este voto.

(Muy bien. Prolongados aplausos).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a leer una nota elevada al Congreso, por el Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación de Chile, relativa al estudio de la coordinación de los medios de transporte en ese país, nota que hace interesantes consideraciones y que la Comisión ha tomado en cuenta y se apresura a agradecer, por los importantes aspectos tratados, que podrán orientarnos en el estudio de ese asunto. Sírvase el señor Secretario dar lectura a la nota referida.

(Se lee):

«SANTIAGO DE CHILE, a 27 de marzo de 1946. — AL SEÑOR PRESIDENTE DEL V CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. MONTEVIDEO.

Señor Presidente:

Corresponde al Consejo Nacional de Vías de Comunicación por mandato expreso de su Estatuto Orgánico, el estudio de la coordinación de todos los medios de transportes del país y la información permanente al Gobierno de las resoluciones que, a su juicio, deban adoptarse para hacer práctica y eficiente esta coordinación.

Debe en efecto:

a) Elaborar el plan general de vías de comunicación del país, estudiar y proponer al Gobierno la habilitación de comunicaciones ferroviarias, marítimas, lacustres, fluviales y aéreas e informar sobre la implantación de ellas;

b) Proponer la reglamentación y medidas de supervigilancia del transporte por rieles, agua, tierra y aire procurando que sirva a los intereses de la economía general y de la defensa nacional, sin perjuicio de las facultades privativas de cada organismo representado en el Consejo;

c) Proponer las medidas para salvaguardar la eficiencia de los medios de transporte existentes y de los que se creen en el futuro, procurando evitar la superposición de sistemas que perjudique a la economía general.

En el corto período que ha mediado desde su instalación el día 23 de marzo del año ppdo., este Consejo ha encarado ya los diversos aspectos de las comunicaciones del país que le corresponde estudiar y resolver de acuerdo con las disposiciones preinsertas.

En el curso de estos estudios y especialmente por lo que respecta a las comunicaciones ferroviarias y camineras, el Consejo ha podido apreciar en todo su valor los trabajos y las conclusiones a que han arribado los Congresos Internacionales de Ferrocarriles celebrados en diversas fechas y en diversos países de este Continente.

Ha estimado, muy especialmente, el valioso aporte que para la coordinación y racional defensa de los transportes ferroviarios y camineros significan los estudios realizados en el IV Congreso Panamericano de Ferrocarriles efectuado en Colombia en febrero de 1941.

En mérito de estas observaciones ha creído conveniente no dejar pasar la celebración de este nuevo Congreso Panamericano de Ferrocarriles que se reunirá en Montevideo, para manifestar su complacencia y su calurosa adhesión a los trabajos y conclusiones a que arribará en beneficio del progreso y mejoramiento de los sistemas ferroviarios de transporte y de sus relaciones con los transportes terrestrs, marítimos y aéreos.

Con este objeto, y como un aporte modesto pero efectivo a la realización de esas conclusiones ha aprobado por unanimidad en su sesión de 27 del presente, la siguiente ponencia:

«CONSIDERANDO:

«1º — Que el texto del Estatuto Orgánico del Consejo Nacional « de Vías de Comunicación reconoce que la industria del transporte « tiene una importancia fundamental para la economía del país, no só« lo directa, como productora de movilización e intercambio de pasa« jeros y de carga, sino indirecta, como auxiliar indispensable de las « demás industrias, así sean extractivas, agrícolas o fabriles;

«2º — Que las exigencias económicas, políticas y sociales de los « países hacen cada día más indispensable la coordinación y racionali« zación de los medios de comunicación y de transporte, para que sir« van eficientemente a los distintos rubros de la producción y del co« mercio;

«3º — Que la anarquía en los transportes dificulta el abasteci« miento interior, contribuye al encarecimiento de la vida y entorpece « el comercio exterior;

«4º — Que el IV Congreso Panamericano de Ferrocarriles, cele« brado en Bogotá, República de Colombia, en febrero de 1941, se « preocupó especialmente de la coordinación de los diversos medios « de transportes como una forma de atenuar los efectos de la compe« tencia entre los Ferrocarriles y el transporte por caminos;

«5º — Que esta competencia agudizada por el progreso de los « nuevos sistemas de transporte, lesiona gravemente, no sólo los inte« reses de la industria del porteo a que afecta directamente, sino en « general la economía de los países,

«EL CONSEJO NACIONAL DE VIAS DE COMUNICACION DE « CHILE, ACUERDA:

«Representar al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, su « adhesión en orden a propiciar una legislación continental uniforme, « que contemple la racionalización y coordinación de los medios de « transporte para que puedan servir los intereses económicos, políticos « y sociales de los respectivos países».

Ocurre la feliz coincidencia de que los Delegados de Chile a ese Congreso, Sres. Alejandro Iriarte Millán, Ernesto Merino Segura, Gabriel Quirós, Julio Cariola y Pedro Verdugo Cavada son miembros de este Consejo. El primero de los nombrados, señor Iriarte Millán es Vice-Presidente Ejecutivo, el segundo, Presidente de su Comisión de

Transporte Aéreo y el tercero, señor Gabriel Quirós, Presidente de la Comisión de Transporte Ferroviario y el último señor Verdugo Cavada, Secretario General.

A ellos, pues, confía este Consejo su representación ante el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles y junto con entregarles esa representación y la ponencia que sintetiza sus puntos de vista respecto a coordinación de transportes, les entrega la expresión de sus mejores votos por la feliz realización de este torneo y por el éxito de sus labores.

MANUEL TOVARIAS A.
Ministro de Obras Públicas y
Vías de Comuicación,
Presidente del Consejo.

RAIMUNDO DE LA CRUZ
Prosecretario General.

SEÑOR MERINO SEGURA. — Yo me atrevería a insinuar, señor Presidente, que por tratarse de la palabra del señor Ministro de Obras Públicas de Chile, la comunicación es prácticamente oficial, no sólo por la calidad de Ministro, sino por la de Presidente del Consejo de Coordinación por lo que debería publicarse en las Memorias del Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Mesa iba a aconsejar ese temperamento que considera plenamente justificado por la procedencia de esa comunicación y por la entidad e importancia de su contenido. Pido su pronunciamiento a la Asamblea.

(APROBADO).

La nota será publicada en las Memorias del Congreso, como base y fundamento de la resolución tomada.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — ¿A qué hora se realizará la sesión Plenaria de mañana, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — A las 17 horas; y yo pediría puntualidad a los señores Delegados, dentro de lo que permite la anunciada visita a los Talleres de Peñarol.

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — ¿A esa hora se regresa de Peñarol?

SEÑOR PRESIDENTE. — El regreso está fijado para las 17 horas y 15, de manera que rogaría que de la Estación viniéramos directamente a trabajar.

SEÑOR DE ANGELI. — ¿Y el paro general no provocará la suspensión de la visita a los Talleres de Peñarol?

SEÑOR PRESIDENTE. — Se han tomado medidas tendientes a impedirla.

SEÑOR ELORZA. — La hora fijada para la visita a los Talleres de Peñarol, ¿cuál es?

SEÑOR HORTON. — El tren sale de Estación Central a las 14 horas 10 minutos, y regresa a la misma Estación, a las 17 horas 15 minutos.

SEÑOR GORDILLO. — ¿Por qué no sesionamos a las 9 de la mañana, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — Me parece oportuna la sugestión; pero la Comisión Especial estaría obligada a expedirse en un término muy breve.

SEÑOR MERINO SEGURA. — ¿Por qué no nos reunimos en la noche de hoy?

SEÑOR PRESIDENTE. — No hay inconveniente. Nos reuniríamos en la noche de hoy, en el Parque Hotel, los señores Delegados Huergo, Merino Segura, el resto de los componentes de la Comisión, y el señor Ferrer, Secretario de la misma. A las 22 horas.

SEÑOR SECRETARIO. — Como muchos señores Delegados se han retirado ya de Sala, y no va a ser posible comunicarles el cambio de hora de la sesión Plenaria, propongo que se realice a las 17 horas.

(Apoyado).

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda resuelto en la forma propuesta. Se da por terminado el acto.

(Así se hace, siendo las 20 horas y 45 minutos).



Componentes de la Sección E., Legislación y Administración, que presidió el Ingeniero Walter Ribeiro da Luz, Presidente de la Delegación del Brasil



Reunión de los miembros de la Sección F.. Asuntos Generales, bajo la Presidencia del Ingeniero Alejandro Iriarte Millán, Presidente de la Delegación de Chile

Tercera Sesión Plenaria

CELEBRADA EL DIA 12 DE ABRIL DE 1946
A LAS 17 Y 45 HORAS

PRESIDENTE: *Ingeniero MARIO LENZI.*
SECRETARIOS: *Ingeniero ENRIQUE G. SEGUNDO.*
Ingeniero JOAQUIN NUÑEZ BRIAN.
y Doctor JOSE L. COELLO DE PORTUGAL.

SUMARIO: Homenaje a la memoria de Roosevelt. — Conclusiones sobre coordinación de transportes. — Llegada de la Delegación de México. — Voto de aplauso a los organizadores del Congreso. — Reforma de los estatutos. — Designación de Comisiones Nacionales Permanentes.

SEÑOR PRESIDENTE. — Señores Delegados: Hoy se cumple el primer aniversario del fallecimiento de Franklin Delano Roosevelt. En consecuencia voy a proponer iniciar esta asamblea con un homenaje a la memoria de ese preclaro Presidente de Estados Unidos, que fué apóstol de la libertad y de la democracia. Dediquemos un minuto de silencio —de pie— evocando la obra magnífica de tan esclarecida figura.

(La Asamblea se pone de pie por breves instantes).

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a dar lectura al acta de la sesión anterior. (Así se hace).

—A consideración de los señores Delegados el acta que se acaba de leer. No formulándose observaciones, se dará por aprobada.

(APROBADA).

Se va a dar cuenta de los asuntos entrados.

LISTA DE ASISTENTES

P. Martín	Argentina
H. Figueroa Bunge	»
C. A. Ponsati	»
A. Galofré	»
C. A. Colomer	»
R. Scotucci	»
J. M. Palacios Hardy	»
R. Sánchez	»
E. M. Huergo	»
P. Goddard	»
N. Alurralde	»
L. D. Porta	»
C. Meaurio	»
E. Godfrin	»
R. V. Cable	»

SEÑOR SECRETARIO. — En cumplimiento del acuerdo recaído designando a La Habana como sede del VI Congreso Panamericano de Ferorcarriles, fué cursada al Señor Ministro de Cuba en Montevideo la siguiente comunicación:

«Montevideo, 10 de abril de 1946.

Excelentísimo Señor Dr. Oscar Gans y Martínez. Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de Cuba en el Uruguay.

De mi más alta consideración:

Con la mayor satisfacción tengo el ho-

A. S. Muirden	Argentina
J. A. Briano	»
B. Martínez Blanco	»
J. Covi	»
G. Leguizamón	»
J. Núñez Brian	»
M. M. Diez	»
J. Duró Ameghino	»
J. A. Fontanella	»
D. Vogogna	»
R. Gil Montero	»
P. A. Ebrecht	»
R. A. Colombo	»
D. Ardigó	»
B. Laurel	»
R. E. Williams	»
E. Galindo Q.	Bolivia
R. Aramayo Zapata	»
G. Quiroga	»
W. Ribeiro Da Luz	Brasil
R. A. Da Freitas Abreu	»
J. Burlamaqui	»
P. Martins Costa	»
A. Albán Liévano	Colombia
A. de Bateman	»
C. V. Arroyo	»
V. J. Silva	»
C. Mercado Cuervo	»
A. Goytisolo Fowler	Cuba
R. Sorondo y Campanería	»
R. Otero Borlaff	»
F. Sotero Malpica	»
A. Iriarte Millán	Chile
E. Merino Segura	»
A. De la Carrera T.	»
J. Cariola Villagrán	»
E. Bertín Rodríguez	»
F. Mardones O.	»
P. Verdugo Cavada	»
J. del Río	»
M. Durruty Alvarez	»
L. A. Schmidt	»
F. R. Gamboa	E.U.A.
A. S. Troya	Ecuador
A. Freyle Núñez	»
J. Alzamora Vela	»
L. A. Egüez	»
J. C. Roselló	El Salvador
M. de la Regla Mota.	R.Dominic.
E. Gamero Aguilar	Perú
C. Vignolo Murphy	»
M. Mayagoitia	México
M. Buen Abad	»
M. Sandoval	»

nor de poner en conocimiento de V. E. que en la Sesión Plenaria del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles celebrado en el día de hoy, fué tomado por aclamación, a propuesta unánime de la Comisión especial designada para dictaminar sobre la Sede del próximo Congreso Panamericano de Ferrocarriles, el siguiente acuerdo:

a) La designación de La Habana como sede para Sexto Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

b) El Comité Ejecutivo Permanente tendrá el contacto necesario con el Gobierno de Cuba en todo lo relativo a las tareas preparatorias y de Ejecución para ese certamen.

Al poner esta resolución en conocimiento de V. E. cúmpleme manifestarle el profundo agrado con que fué recibida por todos los señores Delegados y por el que suscribe.

Saludo al Sr. Ministro con mi más alta consideración y respeto.

MARIO LENZI
Presidente.»

ENRIQUE G. SEGUNDO
Secretario.

A esta comunicación contesta el Señor Ministro en la siguiente forma:

«Legación de Cuba. Montevideo.

Montevideo, a doce de abril de 1946.

De mi más alta consideración:

Es en mi poder su muy atento oficio, comunicando el acuerdo adoptado por la Honorable Asamblea Plenaria del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, sobre designación de La Habana como sede para el Sexto Congreso, mediante aclamación de la Asamblea y a propuesta unánime de la Comisión especial, que para conocer de este asunto fué oportunamente designada.

En debida posición para ello, me es grato expresaros la viva complacencia con que el Gobierno de Cuba acoge esta Resolución y se dispone a brindar irrestricto apoyo tanto a las tareas preparatorias como ejecutivas de ese interesante Certamen.

A. Correa Moréno	Uruguay
F. P. Vázquez	»
M. Lúgaro	»
D. G. MacCormack	»
C. Clarence Horton	»
E. Sánchez González	»
H. Rampoldi	»
C. A. Rabassa	»
A. Ferrés	»
P. Torrado	»
J. Ader	»
A. J. Casabó	»
P. H. Bernier	»
V. Elorza	»
F. A. Fontana	»
R. Travieso	»
I. Lamas	»
V. De Angeli	»
A. D. González	»
C. W. Somersgale	»
L. B. Norrish	»
R. Píriz	»
M. Arocha	Venezuela

Utiliza mi Gobierno la apreciable mediación vuestra, para hacer llegar su cálida expresión de reconocimiento, a las Delegaciones oficiales de los ilustrados Gobiernos de América y a los Congresales de entidades privadas, que han determinado esta tan honrosa Resolución para el pueblo y Gobierno de Cuba.

Es muy propicia la presente oportunidad, señores Presidente y Secretario, para reiterarles las seguridades de mi más alta consideración y aprecio personal.

El Ministro
Dr. OSCAR GANS.

A los Ingenieros Mario Lenzi y Enrique G. Segundo, Presidente y Secretario del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Capital».

(Grandes aplausos).

Se ha recibido, igualmente, otra comunicación del señor Hugh H. Grindley, Administrador General del Ferrocarril Central del Uruguay, que dice lo siguiente:

«Montevideo, abril 12 de 1946.

Señor Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles,
Ing. Don Mario Lenzi.

Presente.

De mi mayor consideración:

Al tomar conocimiento de la gentilísima moción del señor Congresal Ing. Carlos Meaurio, integrante de la brillante Delegación Argentina, moción que fué acogida unanimemente por los distinguidos señores congresales, y en la cual fueron vertidas conceptuosas expresiones respecto a las atenciones que con mi señora esposa tuvimos el señalado placer de brindar a tan ilustrados huéspedes; así como también se recordaron en ellas con elogio los servicios rendidos por el Ferro Carril Central del Uruguay, quiero manifestar a usted, rogándole lo trasmita a los señores colegas del Congreso, que tales manifestaciones, son para mí un insigne honor al que le da mayor relieve la calidad de su procedencia, honor que en nombre propio y de mi señora agradezco profundamente.

En cuanto se refieren a los servicios del Ferro Carril Central deseo expresar de la manera más significativa que ha sido motivo de verdadera satisfacción para la Compañía y para el subscripto haber logrado complacer y ser útiles, a tan destacados visitantes.

Renovando al señor Presidente las seguridades de mi elevada estimación, lo saluda muy atentamente,

HUGH H. GRINDLEY
Administrador General».

Ha llegado, por último a la Mesa del Congreso una moción del señor Delegado de los Ferrocarriles del Estado de la República Argentina, Ingeniero Ricardo A. Sánchez, concebida en los siguientes términos:

«La industria del transporte ferroviario parece que por fin despierta de su prolongado letargo. Un afán de perfeccionamiento e innovación preside ahora las actividades ferroviarias en todo el mundo, afán éste al que no somos ajenos, por cierto, los americanos. Por lo expuesto, y dado que en este V Congreso se han planteado y dilucidado problemas de palpitante actualidad, formulo un voto porque las Memorias correspondientes se publiquen y distribuyan dentro del plazo de un año».

SEÑOR PRESIDENTE. — En primer término, se va a considerar la redacción dada a la conclusión relativa al tema de Coordinación de Transportes, conforme a lo resuelto en la sesión de ayer. El señor Secretario dará lectura.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo pediría que se pusiera a votación mi moción acerca de la publicación en un plazo máximo de un año de las Memorias del Congreso.

SEÑOR PRESIDENTE. — Respecto a la moción que el señor Delegado ha presentado, me reservaba para decirle que el Uruguay, que tendrá a su cargo esa publicación, va a poner el mayor empeño para dejar satisfecha la aspiración del señor Delegado.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Muy bien. Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE. — Convendría que la lectura de la redacción propuesta a la conclusión a que he hecho referencia la hiciera el señor Secretario de Comisión, que entendió en la sección «F». Lo invitaría a pasar a la tribuna con ese fin.

SEÑOR RABASSA. — (Lee).

«El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, considerando el progreso de la técnica vial y los fenómenos económicos de carácter general que han modificado algunos puntos de vista en lo concerniente a la Coordinación de los Transportes, que aconseja actualizar los conceptos en la materia y tomando en cuenta los trabajos presentados, en especial el brillante y documentado que han hecho llegar bajo el número 56 los Ingenieros Cariola, De la Carrera y Bertín, de Chile, así como también el interesante aporte del Ingeniero A. Goytisolo, de Cuba. DECLARA: Que la coordinación de los Transportes consiste en la regulación y ordenamiento de todos los medios de transporte, garantizando y estimulando el desarrollo de los mismos conforme a sus propias posibilidades técnicas y económicas, sin que se subordine la libre expansión de un medio en beneficio del otro; y a tal efecto, RECOMIENDA:

1º Que se modifiquen, cuando fuera necesario, las leyes y disposiciones que dificultan y encarecen la explotación ferroviaria, suprimiendo toda traba innecesaria y permitiendo también en lo que a las Empresas Ferroviarias se refiere, la realización del servicio de puerta a puerta, con ajuste a la reglamentación que dicte cada país.

2º Que el organismo Coordinador, que exista o se cree en cada país, sea único y autónomo y tenga a su cargo la planificación de las

vías y medios de transporte, determinando su orden de prioridad a fin de que satisfasga las necesidades de la economía general, así como de la defensa nacional, procurando la expansión que conduzca a la total explotación de la riqueza del país, el equilibrio demográfico, la unidad nacional y la vinculación internacional.

La legislación nacional deberá ajustarse en cada país al cumplimiento de estos propósitos.

La autoridad competente en la determinación de la política de salarios deberá oír, en lo que a transportes respecta, al organismo coordinador, a fin de que no se alteren las bases del régimen de tarifas coordinadas.

3º Que en consideración al progreso que ha alcanzado el transporte caminero es aconsejable que al planificar la construcción de nuevas vías de comunicación, de carácter de fomento, en regiones que sea necesario incorporar a la producción nacional, se estudie comparativamente la explotación más económica a fin de adoptar la solución ferroviaria o la caminera y aplicar el mismo criterio cuando se presente el caso de prolongaciones de ramales ferroviarios.

4º Que los Gobiernos destinen, en sus presupuestos, fondos para el mejoramiento de las instalaciones fijas y/o material rodante de los ferrocarriles del Estado, con el objeto de obtener una explotación más eficiente y económica. En los países cuyos ferrocarriles de propiedad privada requieran la modernización de sus instalaciones fijas y/o material rodante y cuyas empresas no estén en condiciones de realizarlas debido a su crítica situación económico-financiera, los respectivos Gobiernos procurarán concertar con dichas empresas convenios de financiación que la hagan posible, siempre que el mantenimiento de esas empresas se considere conveniente a la economía nacional.

5º — Que el transporte por cuenta de terceros sea considerado como servicio público y por tanto regulado y controlado en forma que satisfaga exigencias de seguridad, continuidad y regularidad de los servicios, con sujeción a tarifas científicamente coordinadas, consultando las necesidades de la economía nacional, las modalidades de los diversos medios de transporte y sus costos respectivos.

Los transportes privados o particulares, es decir, los realizados por comerciantes, industriales, etc., para la distribución exclusiva de sus propios artículos y/o conducción de su personal deberán estar reglamentados en forma que impida la competencia desleal al sistema de transportes de terceros.

6º — Que se procure la equiparación de beneficios, exigencias y gravámenes para todos los medios de transporte, consultando en cada caso sus características y modalidades, modificándose, si fuera necesario, por convenios entre las partes los contratos o concesiones existentes que estuvieran en desacuerdo.

7º — Que las Comisiones nacionales de cada país, que integran la Comisión Permanente, designen cada una de su seno un delegado de enlace con el Comité Ejecutivo para la materia de la Coordinación de Transportes, los que mantendrán constante relación con dicha Comisión sobre el desenvolvimiento de este asunto en sus respectivos países.

8º — Que el Plenario de este Congreso otorgue un amplio voto de

confianza a la Comisión Permanente a fin de que ésta estudie, gestione y resuelva sobre la conveniencia de obtener de los Gobiernos Americanos la inclusión del tema de la Coordinación de los Transportes en la Agenda de la próxima Conferencia Panamericana a reunirse en Diciembre de este año en Bogotá.

9º — La preparación de un tomo especial, en edición de carácter popular para facilitar su difusión, que contenga las conclusiones de este Congreso sobre la Coordinación de los Transportes, incluyendo como antecedentes los trabajos presentados sobre esta materia por las Delegaciones de *Chile* y *Cuba*. Las Comisiones de cada país organizarán en sus medios respectivos ciclos de conferencias sobre el tema de la coordinación de los transportes con las necesarias proyecciones de carácter popular para interesar a la opinión pública respecto de la importancia de esta conquista.

SEÑOR GALINDO. — Yo creo que en vez de la palabra «Regimentados» debe poner «Reglamentados».

(Apoyado).

SEÑOR PRESIDENTE. — Muy bien; se introducirá esa modificación. Puede continuar leyendo el señor Secretario.

SEÑOR VÁZQUEZ. — ¿Me permite, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor delegado Vázquez.

SEÑOR VÁZQUEZ. — La Delegación del Uruguay propone un aditamiento a la exposición, respecto a la ponencia en relación a lo que se acaba de leer como novena consideración, en la que, como recomendación, se propone la preparación de un tomo especial, en edición de carácter popular para facilitar su difusión, con las conclusiones de este Congreso sobre la Coordinación de los Transportes, incluyendo como antecedentes los trabajos presentados sobre esta materia por las Delegaciones de Chile y Cuba. El trabajo presentado por la Delegación de Cuba llegó a último momento, no fué repartido, y no se pudieron sacar conclusiones de él. Recién una Sub-Comisión lo tomó en consideración y destaca que es muy importante, por lo que propone que sea publicado, como dice bien el apartado noveno, conjuntamente con el de la Delegación de la República de Chile. Ante esas consideraciones, la Delegación del Uruguay propone que en la ponencia se diga: «El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, considerando el progreso de la técnica vial y los fenómenos económicos de carácter general que han modificado algunos puntos de vista en lo concerniente a la coordinación de los transportes, aconseja actualizar los conceptos en la materia y tomar en cuenta los trabajos presentados, en especial el brillante y documentado que han hecho llegar bajo el número 56 los ingenieros Cariola, De la Carrera y Bertin, de Chile, así como también el interesante aporte del ingeniero Agustín Goytisolo Fowler, de Cuba'. Es lo que quería decir.

SEÑOR PRESIDENTE. — Está a consideración el agregado propuesto por el señor ingeniero Vázquez a nombre de la Delegación Uruguaya.

SEÑOR LOZA COLOMER. — Quiero manifestar que adhiero a la proposición formulada por la Delegación Uruguaya.

SEÑOR GAMERO AGUILAR. — La Delegación de Perú, también adhiere.

SEÑOR GIL MONTERO. — Voy a referirme al segundo párrafo del

punto quinto relacionado con el transporte privado o particular, es decir, realizado por comerciantes,, industriales, etc., para la distribución exclusiva de sus propios artículos, dice el proyecto, — y yo pediría que se agregue: «y personal». Me refiero precisamente al caso clásico de las empresas constructoras o talleres que deben transportar su personal a través de distintos puntos en los que realizan obras, en cuyo caso se dispone de los propios elementos de la empresa constructora.

Exactamente como una fábrica de caramelos puede distribuir los caramelos que fabrica, una empresa que tiene trabajo en distintos puntos distribuye su personal y los recoge en su oportunidad. Esa es la razón del agregado que propongo.

SEÑOR PRESIDENTE. — De manera que se trataría de agregar las palabras «y personal».

SEÑOR GIL MONTERO. — En el segundo párrafo de la conclusión quinta; «... artículos y personal».

SEÑOR GODFRIN. — Conducción de su personal.

SEÑOR GANS. — Señor Presidente: como integrante de la Sub-Comisión, entiendo y apoyo que esta reforma es indicada, porque, en efecto, la definitiva redacción ha comprendido únicamente el caso del transporte de cosas impersonales, es decir, el transporte de cargas, y hay que prever el caso de transporte de personas; pero creo que con esa simple modificación no queda aclarado el concepto, porque el párrafo comienza diciendo: «para la distribución», y debía decir: «para la distribución y transporte de sus propios artículos y personal» porque generalmente no es indicado decir distribución de personas en función de transporte, sino, transporte de personas. De modo que serían esas dos palabras y a continuación del concepto «de distribución», el concepto «transporte», con la conjunción disyuntiva «o», que preceda a «transporte».

SEÑOR PRESIDENTE. — Vamos a tratar de concretar.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Quería proponer otra solución: que quedara redactada así la frase: «para la distribución exclusiva de sus propios artículos y conducción de su personal». Quedaría aclarado bien el concepto.

SEÑOR PRESIDENTE. — Parecería que aclara. Por lo tanto, someto a consideración de la Asamblea la modificación propuesta por el señor ingeniero Sánchez, que diría así: «Para la distribución exclusiva de sus propios artículos y conducción de su personal». Parece que la idea así expresada está perfectamente clara.

SEÑOR GIL MONTERO. — «Conducción de su personal». Me parece que la proposición del ingeniero Sánchez es la más indicada.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Propongo como agregado que a partir de la palabra «artículo», se ponga: «y conducción de su personal».

SEÑOR PALACIO HARDY. — Deseo pronunciar dos palabras para hacer conocer a esta Asamblea, primero, los motivos por los cuales la Sub-Comisión que integré no consideró el transporte del personal de los establecimientos industriales. Este segundo acápite que está en discusión fué incluído a iniciativa del señor Ministro de Cuba, doctor Gans, y fué aceptado por unanimidad sin plantearse el problema del transporte del personal de los propios establecimientos. La razón, — al menos que

tuve yo para no plantear ese problema, — fué la de que consideramos que no revestía importancia ni gravedad. El transporte privado de mercaderías y productos, le ha hecho ya una competencia desleal al transporte por terceros.

Un ejemplo será ilustrativo al efecto. Me refiero al transporte automotor. Es muy corriente que en los establecimientos industriales, para transportar sus productos, se realicen convenios con transportadores por automotor. Este caso constituye la figura jurídica del transporte por contrato, la que como tal no escapa ni a la reglamentación, ni a la regulación administrativa. Pero si en el día de mañana el industrial resuelve prescindir de su transportador y aprovechar de la ventaja que significa actuar fuera de toda regulación, ello constituiría una competencia desleal, en perjuicio de los demás transportadores.

Eso fué lo que se conceptuó una competencia desleal y eso fué lo que se quiso evitar. Y, repito, como ese problema no se ha presentado en el orden del transporte del personal, que tiene mucho menos importancia que el transporte de mercaderías, no fué incluído el punto dentro de la recomendación, pero la Delegación Argentina no se opone, a que ahora se le incluya en vista a una situación futura que aún no se ha presentado pero que podría presentarse. Nada más.

Señor Sánchez González. — Simplemente para dejar constancia de que la parte primera del punto cuarto concuerda con la proposición ya votada de la sección «E», relativa a ferrocarriles del Estado, en la parte de esa resolución aprobada que dice: «La ley orgánica debe encarar»... Era para hacer esa simple aclaración.

Señor Iriarte Millán. — Hallo un poco desordenado, señor Presidente, el debate. Yo me atrevería a insinuar que fuéramos leyendo y considerando punto por punto, desde el primero, y en los que los señores Delegados tuvieran que hacer alguna observación, la hicieran, porque estamos saltando de un punto a otro sin aprobar las conclusiones de las ponencias que leen los señores Secretarios. (Apoyado).

Señor Presidente. — Vamos a proceder, entonces, a leer y a considerar punto por punto de la ponencia. Sírvase, señor Secretario, leer el punto primero.

Señor Rabassa. — Lee: «Que se modifiquen, cuando fuera necesario, las leyes y disposiciones que dificultan y encarecen la explotación ferroviaria, suprimiendo todas las trabas innecesarias y permitiendo también, en lo que a las empresas ferroviarias se refiere, la realización del servicio de puerta a puerta, con ajuste a la reglamentación que dicte cada país». En realidad, el punto primero era ese, pero ha tenido una modificación en los numerales la conclusión, y se ha suprimido alguno, en razón de haber considerado la Comisión Especial que era previo concretar qué se entendía por Coordinación de Transporte, de manera que tenemos que empezar por la «declaración», que es la moción del ingeniero Vázquez.

Señor Correa Moreno. — La modificación que propuso el señor Vázquez es la que lleva por título «ponencia», de manera que habría que empezar ahí.

Señor Presidente. — Está a consideración la moción propuesta por el ingeniero Vázquez, sobre esta parte primera de la ponencia. Sírvase leer el señor Secretario.

Señor Rabassa. — (La lee).

Señor Presidente. — Antes de someter esta ponencia a la aprobación del Congreso, voy a darles la noticia muy grata de que dentro de breves momentos llegará a la Sala la Delegación de México que se vió demorada en su viaje. Está a consideración la conclusión leída por el señor Secretario. Si no se observa, se dará por aprobada.

(Aprobada).

—Se va a leer el punto primero. (Se lee).

Si no se le formula observación, se va a dar por aprobada.

(Aprobada).

—Léase el punto segundo. (Se lee).

A consideración de los señores Delegados.

Señor Verdugo Cavada. — Considero, señor Presidente, que el acápite segundo de este acuerdo, está concebido en términos demasiado imperativos. Desde luego que es cierto que este Congreso merece toda nuestra respetabilidad, pero entiendo que esta es una manera de sobreponerse a la acción de los señores Congresales de los distintos países adherentes. Me imagino que se ajustaría más en la forma como comienza la ponencia de simple recomendaciones, si se dijera que la Legislación Nacional se ajuste en cada país al cumplimiento de esta proposición; pero no en esa forma imperativa: «La Legislación nacional deberá, en cada país, ajustarse al cumplimiento de esta disposición».

Señor Gans. — La Sub-Comisión, señor Presidente y señores Delegados, discutió precisamente con una muy razonable preocupación, este acápite de la redacción; no sólo el leído hace un momento, sino todo el pronunciamiento o conclusiones, y entendió que si se lee en forma continuada todas las conclusiones, se comprenderá, o se apreciará que estas no son más que recomendaciones, y habría que leer esa acápite enlazado en esta forma: «La Conferencia recomienda que las leyes deberán ajustarse a tales o cuales principios»; pero el tono general que preside las conclusiones es el tono con que comienza la recomendación, y nunca una recomendación tiene un tono imperativo.

Señor Presidente. — Si no se hace uso de la palabra....

Señor Iriarte Millán. — A nombre de la Delegación de Chile, me considero absolutamente satisfecho con las explicaciones que ha dado el señor Delegado de Cuba, y el señor Delegado Verdugo Cavada me solicita que retire su petición de modificarla; de modo que a nombre de la Delegación de Chile, y por expresa solicitud del señor Verdugo Cavada, retiro su proposición.

Señor Presidente. — Entonces, se va a votar el punto segundo, en la forma en que fué leído.

(Aprobado).

Léase el punto tercero. (Se lee).

Está a consideración de los señores Delegados. Si no se solicita la palabra, se dará por aprobado.

(Aprobado).

—Léase el punto cuarto. (Se lee).

A consideración de los señores Delegados.

Señor Rampoldi. — Propongo que se le agregue al final lo siguien-

te: «... siempre que el mantenimiento de esas empresas sea considerado conveniente a la economía nacional».

SEÑOR SÁNCHEZ GONZÁLEZ. — Apoyado.

SEÑOR RAMPOLDI. — Esa proposición, no modifica lo que ya está establecido, y aclara perfectamente bien el concepto de que lo primero que se tiene que tener en cuenta es el interés general.

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración de los señores Delegados el agregado propuesto por el señor ingeniero Rampoldi.

SEÑOR GALINDO. — ¿Qué es lo que se va a votar, señor Presidente?

SEÑOR PRESIDENTE. — El agregado propuesto por el señor Delegado Rampoldi, que dice «... siempre que el mantenimiento de esas empresas sea considerado conveniente al interés nacional».

SEÑOR RIBEIRO DA LUZ. — Yo voy a apoyar la moción o el agregado sugerido por el señor ingeniero Rampoldi, porque evidentemente cualquier empresa en cada país, solo deberá ser mantenida desde que consulte los intereses nacionales, y si se propone una conclusión en el sentido de que un Gobierno socorra a las empresas que tengan dificultades para mantener sus servicios, evidentemente quedará a juicio o criterio de cada uno de esos gobiernos juzgar si debe o nó socorrer a las empresas, porque si ellas no satisfacieran los intereses nacionales, el socorro propuesto no sería prestado por los gobiernos. Creo, pues, que el agregado que se quiere hacer es inoportuno y no debe merecer la aprobación de esta Asamblea, porque ese socorro quedará librado a cada gobierno, así como la calificación de si es o no de interés nacional.

SEÑOR PRESIDENTE. — Cada señor Delegado debe, de acuerdo con los reglamentos, hacer uso de la palabra una sola vez en cada asunto. Pediría que se siguiera esa disposición reglamentaria, dado lo avanzado de la hora.

SEÑOR BRIANO. — Deseo manifestar, señor Presidente, que lamento no coincidir esta vez con el señor Delegado Rampoldi, por creer que ese agregado es totalmente innecesario. Estamos tratando de empresas que pertenecen a una determinada jurisdicción, que ya tienen sobre ellas toda clase de intervención y de policía, de manera que es de suponer que si se resuelve darles una determinada ayuda o colaboración en un momento dado, es porque se descuenta que es de verdadero interés esa ayuda. De manera que yo creo que no habría nada que agregar a la resolución anteriormente leída. Nada más.

SEÑOR SÁNCHEZ. — Yo no veo el inconveniente que puede tener el agregado propuesto por el señor ingeniero Rampoldi. Interpreto que tiene el espíritu con que estimo que se ha redactado ese artículo. En último caso sería aclaratorio, y tan adecuado como todo lo demás.

SEÑOR PALACIOS HARDY. — Voy a apoyar la moción presentada por el señor Rampoldi, de la Delegación Uruguaya. Creo que hace falta repetir algunos conceptos que se han expresado en la sección «F». En este punto cuarto están incluídos dos asuntos que, aunque en apariencia son semejantes, en el fondo son distintos. No es lo mismo que el Estado ayude financieramente a los ferrocarriles de su propiedad, que el que ayude financieramente a los ferrocarriles de propiedad privada. Puede hacer las dos cosas, no hay inconveniente, pero no es lo mismo. Lo primero es normal, es natural; lo segundo es extraordinario, y so-

lamente puede ocurrir cuando las circunstancias sean extraordinarias, excepcionales. Lo normal, lo corriente, es que los ferrocarriles de propiedad privada, atiendan con sus propios recursos las necesidades de la explotación, y vayan modernizando sus propios servicios con los fondos a ese objeto constituídos y siguiendo los lineamientos que el adelanto técnico imponga. El concesionario de un servicio ferroviario que obra así, no hace sino ajustarse a los términos de la concesión, cumpliendo con la delegación de poder jurídico que se le ha otorgado por el poder concedente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Invitaría a los señores Congresales a ponernos de pie en honor de la Delegación Méxicana que entra a sala en estos momentos.

(La Asamblea se pone de pie en medio de prolongados aplausos en honor de la Delegación Mexicana)

SEÑOR PRESIDENTE. — Puede continuar en el uso de la palabra el señor Delegado Palacios Hardy.

SEÑOR PALACIOS HARDY. — Este agregado ha sido propuesto y aprobado, tengo entendido, en la Sesión Plenaria anterior, a pedido de un distinguido ferroviario Argentino, el ingeniero Dante Ardigó. El ingeniero Ardigó fundó también este pedido en la sección «F», y se refirió, especialmente, a la situación de las empresas ferroviarias particulares en la Argentina puntualizando razones especialísimas que solo atañen y comprenden a dichas empresas. Ahora, realmente, ante las explicaciones dadas dentro y fuera de este Congreso, yo considero que si no hay, — como no la puede haber, — una obligación jurídica de parte de un Gobierno de socorrer, de ayudar financieramente a un concesionario de servicios públicos, tiene este que hacer frente con sus reservas o con los medios que estime más conveniente a todos los gastos que irrogue la prestación del servicio en debida forma. De ahí entonces que solamente cuando medien razones de interés público, cuando los intereses superiores y fundamentales de la economía nacional lo requieran, debe venir el poder concedente en su ayuda. Tal es la proposición del delegado uruguayo que aclara e interpreta mejor el concepto. Por consiguiente, considero que si esta Sesión Plenaria rechaza la proposición, parecería que se propiciara la ayuda del Estado pudiera concurrir en ayuda a empresas particulares cuando no hubiera de por medio una razón de interés público que lo justificase, y ello, señores delegados, no procede y es jurídicamente inadmisible.

SEÑOR GODFRIN. — Entiende que en la interpretación que acaba de darse al inciso cuarto, hay un error de concepto. Los redactores del inciso cuarto no han tenido en vista la ayuda financiera incondicional a una empresa particular. Si mal no recuerdo, en la sesión de ayer se habló de un préstamo del Estado a las empresas particulares, una financiación momentánea de obras, pero de ningún modo de un regalo a una empresa particular. La situación es, pues, totalmente distinta a lo que pasa con los Ferrocarriles del Estado. Es justo que el Estado provea los fondos para la conservación y la explotación de su red. Pero lo que se le pide para las empresas particulares, no es una contribución definitiva del Gobierno en la misma forma que lo hace con las empresas del Estado, sino una financiación transitoria, cuando las empre-

sas particulares no pueden momentáneamente proveer sus necesidades, quedando entendido que las sumas prestadas serán devueltas luego. En este concepto, soy de opinión que es innecesario el agregado propuesto por la Delegación uruguaya.

Señor Gans. — Señor Presidente y señores Delegados, he pedido la palabra con el propósito de intentar un esfuerzo para no detenerme mucho tiempo en un debate que, en mi opinión, carece de trascendencia fundamental. Este Congreso, integrado por representativos intelectuales de todo el continente, precisamente por su autoridad y valor científico, no podrá nunca hacer un pronunciamiento contrario a la teoría constitucional consagrada en todas las cartas de las Naciones de nuestra América. Este Congreso no puede pronunciarse, — y no puedo ser más concreto en mi exposición, — en sentido favorable de que un Gobierno de América dispusiera del patrimonio nacional, por vía de privilegio, en beneficio de un interés privado sin causa de extraordinario interés nacional que lo justificara.

De ahí que el agregado propuesto por el señor Delegado Rampoldi, parece natural y, aún más, está implícitamente comprendido en la propia primitiva redacción del precepto, porque, para que un Gobierno de América auxilie a un concesionario de un servicio público que es, en definitiva, una entidad privada, tendría que estar presente un motivo de orden público, una causa de interés nacional; y para salvar los prestigios científicos del Congreso, y para contemplar toda duda de que el Congreso pudiera propiciar una orientación contraria a la teoría constitucional americana, que prohibe, en todas las cartas nuestras, el tratamiento en forma privilegiada, a empresas privadas, debemos dejar claramente estipulado que apoyamos la ayuda a las empresas privadas, solamente en aquellos casos en que fuera conveniente a la economía nacional, sin que eso signifique que haya una invasión de la jurisdicción de los diversos Gobiernos, porque es a ellos a quienes corresponde calificar si existe causa de órden público o nó, de suerte que si por vía de excepción le recomendamos que financien a los servicios privados, que son de entidades concesionarias de servicios públicos, realmente podríamos hacer una modificación audaz y desorientada, si no se concreta categóricamente que es la causa o el interés de la economía nacional, lo que aconseja la iniciativa.

Señor Freyle Núñez. — Se ha discutido tanto la moción, que realmente, nos encontramos en un verdadero caos. Para mí está tan claramente expresado el espíritu de la cuestión, tal como está redactado, que creo innecesaria ninguna modificación; pero la Delegación ecuatoriana, con el fin de encauzar esto, pediría que se voten ya las dos fórmulas relativas al punto.

Señor Ribeiro da Luz. — Pido la palabra, señor Presidente, por segunda vez, rompiendo un poco con las disposiciones del Congreso, para dar una explicación de por qué mantengo mi punto de vista. Yo encuentro que este Congreso debe dar consejos de orden técnico y económico, pero no de moralidad administrativa. Aconsejar a un gobierno que sólo preste dinero a una empresa si ésta contempla intereses de orden nacional, es lo mismo que presumir a un gobierno capaz de satisfacer un empréstito en una forma no justificada por intereses nacio.

nales y, por lo tanto, de manera incorrecta. Por eso yo mantengo mis ideas sobre este asunto. Encuentro que este Congreso puede dar consejos de orden técnico y económico, pero no consejos de moralidad administrativa.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a votar si se aprueba el agregado propuesto por el señor ingeniero Rampoldi.

SEÑOR BRIANO. — Creo, señor Presidente, que habría que votar, primero, la redacción tal como fué presentada, y si fuera rechazada, entonces, habría que votar la otra.

SEÑOR PRESIDENTE. — La proposición estaba aprobada; lo que se había resuelto ayer, era redactarla más de acuerdo con reglas gramaticales. Por esta razón se discute sólo el agregado.

SEÑOR BRIANO. — Entonces correspondería que se tratara ahora la nueva conclusión con las correcciones gramaticales a que el señor Presidente se refiere.

SEÑOR PRESIDENTE. — Se va a votar si se aprueba el agregado propuesto por el señor Rampoldi. Sírvase el señor Secretario tomar la votación.

(Se toma en el siguiente orden):

CUBA. — Por la afirmativa.

COLOMBIA. — Por la afirmativa.

PARAGUAY. — Por la afirmativa.

URUGUAY. — Por la afirmativa.

BRASIL. — Negativa.

ARGENTINA. — Por la afirmativa.

CHILE. — Negativa.

R. DOMINICANA. — Negativa.

ECUADOR. — Negativa.

BOLIVIA. — SEÑOR GALINDO. — Por la afirmativa, dando mi voto al agregado propuesto por la Delegación Uruguaya, porque entiendo que tiende a aclarar el concepto de la ponencia misma, ya que este agregado no pretende dar normas ni menos involucra el derecho que cada Estado tiene para resolver sus propios asuntos.

PERU. — Por la afirmativa.

MEXICO. — Se abstiene de votar.

VENEZUELA. — SEÑOR AROCHA. — Deseo hacer constar que la Delegación de Venezuela no vota porque en este momento llego a sala y no sé de qué se trata.

SEÑOR PRESIDENTE. — Le ofrezco al señor Delegado la lectura del agregado que se trata de hacer al artículo 4º de esta conclusión.

(Se lee el punto cuarto de la conclusión y el agregado).

SEÑOR AROCHA. — Pido excusas por la molestia que he causado; agradezco al señor Presidente el haberme permitido votar, y Venezuela vota afirmativamente.

SEÑOR PRESIDENTE. — Sírvase el señor Secretario dar cuenta de la votación.

SEÑOR SECRETARIO. — El resultado ha sido ocho votos por la afirmativa, cuatro por la negativa y una abstención de las trece Delegaciones presentes.

SEÑOR PRESIDENTE. — La votación ha resultado afirmativa, que-

dando, por lo tanto, aprobado el agregado propuesto por la Delegación Uruguaya. Sírvase el señor Secretario de la Sección continuar la lectura.

SEÑOR RABASSA. — (Lee el punto quinto). — Este punto tenía un agregado formulado por el señor Gil Montero que consistía en la siguiente frase «...y conducción de su personal».

SEÑOR PRESIDENTE. — Está a consideración el artículo leído con el agregado propuesto.

SEÑOR GALINDO. — Propongo que sea «y|o conducción de su personal».

SEÑOR GIL MONTERO. — Aclara más; yo acepto la modificación al agregado.

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se hacen observaciones, se dará por aprobado el artículo 5º.

(APROBADO.)

SEÑOR RABASSA. — (Lee el punto sexto).

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración el punto leído. Si no es formulan observaciones, se dará por aprobado.

(APROBADO).

—Léase el punto séptimo.

SEÑOR RABASSA. — (Lee el punto 7º).

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración de los señores Delegados el punto leído.

SEÑOR GANS. — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Delegado de Cuba. doctor Gans y Martínez.

SEÑOR GANS. — Señor Presidente y señores Delegados: en un simple propósito de colaboración sobre este importante tema de la coordinación de los transportes, meditaba anoche sobre una iniciativa que pudiera ser favorable en el sentido de crearse una conciencia honda en el espíritu de nuestros pueblos sobre la enorme influencia que tiene la coordinación de los transportes en el proceso de la economía respectiva de América, y en esta meditación entendí oportuno sugerir a esta Asamblea la conveniencia de agregarle un párrafo a este apartado en el sentido de recomendar que las Comisiones Nacionales de cada país Americano, filiales de este Congreso, desenvuelvan un ciclo de conferencias con proyecciones populares en sus respectivos medios para poder, con este vehículo, crear rápidamente un interés en las respectivas opiniones nacionales en cuanto al tema de la coordinación de transporte. Resumiendo esta iniciativa, propondría un agregado que literalmente rezaría así: «Y que organicen en sus medios respectivos ciclos de conferencias sobre el tema de la coordinación de los transportes, con la necesaria proyección de carácter popular para interesar a la opinión pública respecto de la importancia de esta conquista».

Podría, perfectamente bien, desenvolverse esta iniciativa mediante una acción del Comité Permanente del Congreso Panamericano con agilidad y controlada, que orientaría con su maravillosa historia al servicio de este pensamiento, el doctor Leguizamón. Pero se me ocurre, si esta Asamblea no estima impertinente este pronunciamiento, que convendría marcar más vivamente cual debe ser el objetivo de orden táctico que yo he expuesto en los dos últimos días: la coordina-

ción de los transportes. Se llega con mayor rapidez, —y lo he visto y lo repito ahora, y así se obtuvo en Cuba, interesando a todos los sectores del país, con esa difusión mediante un ciclo de conferencias populares,— a favorecer la economía nacional y acelerar la creación de esa necesaria conciencia expresa en cada país.

SEÑOR RAMPOLDI. — De acuerdo con el fundamento propuesto por el señor Gans, creo que sería preferible incluir su agregado en el último apartado, en el noveno, ya que él se refiere especialmnte a propagación o difusión de conceptos. Si se agrega en el noveno, me parece que completa más.

SEÑOR PRESIDENTE. — Como el señor Delegado Gans y Martínez hace manifestaciones de que acepta la proposición del señor ingeniero Rampoldi, y si ningún otro señor Delegado hace observaciones, se dará por aprobado el punto 7º en la forma en que estaba redactado, y se aplaza la consideración del agregado propuesto para tratarlo al considerar el punto 9º. Queda así aprobado el punto 7º.

(APROBADO).

Léase el punto 8º.

SEÑOR RABASSA. — (Lee el apartado 8º).

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración de los señores Delegados el apartado que se acaba de leer. No haciéndosele observaciones, queda aprobado.

(APROBADO).

—Léase el punto noveno.

SEÑOR RABASSA. — (Lee el punto 9º).

SEÑOR PRESIDENTE. — Hasta ahí, la redacción que se había propuesto. Ahora vendría el agregado propuesto por el señor Delegado de Cuba.

SEÑOR GANS. — En este caso, la redacción quedaría así: «Que la Comisión o las Comisiones Nacionales de cada país, deberán organizar en sus medios respectivos ciclos de conferencias sobre el tema de la coordinación de los transportes, con la necesaria proyección de carácter popular para interesar a la opinión pública respecto de la importancia de esta conquista».

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración el punto noveno con el agregado que acaba de leer el doctor Gans y Martínez. No haciéndose observaciones, se dará por aprobado el punto 9º y el agregado.

(APROBADO).

En consecuencia, queda totalmente aprobada la ponencia referente a la coordinación de transportes. Se van a considerar las proposiciones o conclusiones pendientes de los trabajos estudiados por la Comisión «A».

SEÑOR PONSATI. — Pido la palabra, para concretar la moción de la Delegación Oficial Argentina, formulada, como último punto de la Asamblea Plenaria realizada en el día de ayer, para la que proponemos la siguiente redacción: «El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, resuelve: Felicitar y dejar constancia de la labor del personal administrativo en la organización y desarrollo del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, realizado en la Ciudad de Montevideo, por la eficiencia, idoneidad y gentileza demostrada, y, en particular, por

la actuación de los señores taquígrafos que han sabido sobreponerse a las dificultades que les creaba la terminología técnica, para ellos poco conocida, superándola con excelentes resultados».

SEÑOR PRESIDENTE. — Esa ponencia ya había sido aprobada ayer.

SEÑOR TROYA. — Señor Presidente: Ecuador apoya la moción.

SEÑOR GALINDO. — Bolivia, también apoya la moción.

SEÑOR PRESIDENTE. — En tal caso, se someterá nuevamente a votación la moción del señor Delegado Argentino.

(La Asamblea aplaude calurosamente).

Queda aprobada la moción, por aclamación. Se va a pasar a la consideración de las conclusiones presentadas por la Sección A. Sírvase leerlas el señor Secretario de la sección.

SEÑOR CASABÓ. — Conclusión aprobada por la sección sobre el trabajo Nº 53 del tema 4. «Primero: Recomendar la publicación del trabajo en las Memorias del Congreso, por tratarse de un interesante aporte para la solución del problema de los cruces a nivel y su eliminación. Segundo: Recomendar que se propenda a la pronta suscripción de acuerdos para estudiar la financiación que permita la revisión de los tratados o la construcción de estructuras que deslinden los planos de operación, mediante el aporte económica de las partes interesadas directamente en estas soluciones, como vía para acelerar su realización dentro del concepto de que el aporte económico debe ser equitativo, de acuerdo con el beneficio que cada parte obtenga».

SEÑOR PRESIDENTE. — A consideración de los señores Delegados. Si no se observa se dará por aprobada.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Trabajo Nº 76, tema 4ª. Conclusión: «1º) Recomendar el estudio de la instalación de barreras automáticas en pasos a nivel. 2º) Aconsejar la publicación de este trabajo en las Memorias del Congreso, por tratarse de un interesante aporte para la solución de este grave y extendido problema».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se hace observación, se dará por aprobada esta conclusión.

(APROBADA).

SEÑOR CASABÓ. — Luego la Comisión trató dos trabajos que llegaron a último momento y que no figuraron en el programa impreso para el Congreso. Se trata de los trabajos Nos. 106 y 108. El 106 es un trabajo sobre «Modernización de las líneas para el recorrido de trenes a altas velocidades y con gran carga por eje, a base de rieles soldados y de aceros especiales en su fabricación». La Comisión propone la siguiente Conclusión: «1º) Recomendar la publicación del trabajo en las Memorias del Congreso. 2º) Solicitar a las empresas que envíen sus datos experimentales al Comité Permanente, a fin de que ellos sean divulgados».

SEÑOR PRESIDENTE. — Si no se hacen observaciones, se dará por aprobada la conclusión leída.

(APROBADA).

SEÑOR GANS. — Pido la palabra, para una cuestión de orden. Señor Presidente y señores Delegados: he pedido la palabra, seguro de que mis conceptos son la interpretación más íntima del juicio y del senti-

miento de las valiosas Delegaciones de toda América aquí presentes, y por eso me atrevo, no como gestor de negocios ajenos, sino en una representación por determinación propia de la conciencia de esta Asamblea a solicitar, —y estoy seguro de que la votación será favorable,— una alteración de la orden del día para proponer que esta Asamblea, dando expresión viva a su sentimiento y a un acto de justicia, —porque en mi ánimo siento que el tiempo es breve y no tengo posibilidad de frenar mis naturales impulsos,— se pronuncie haciendo justicia a esta valiosa Mesa del V Congreso Panamericano, a ese luchador infatigable, Presidente de la Comisión Permanente, por lo que representa el Congreso de Montevideo en materia de la actividad de los ferrocarriles en el continente Americano. — (Muy bien; apoyado, prolongados aplausos). — Yo creo que en estos instantes, y para que la expresión del homenaje sea más viva, la Asamblea debe aprobar la alteración de la orden del día, a fin de que se exteriorice el voto unánime nuestro, de gratitud y de felicitación a la Mesa, como dije antes, al señor Presidente del Comité Permanente y a ese valioso ingeniero Lenzi que ha dedicado toda la fuerza de su espíritu y toda la posibilidad de su cuerpo al triunfo de la causa ferroviaria del Continente Americano y que el Gobierno del Uruguay, que esta República gloriosa de Artigas, ha demostrado una vez más que Montevideo es la caja de resonancia del Continente Americano.

(Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Ribeiro Da Luz. — Señor Presidente: en nombre de la Delegación Brasileña, voy a apoyar la moción presentada por el ilustre Delegado de Cuba. La Delegación Brasileña solicita también que se incluya en el Acta un voto de aplauso y de aliento a los Directores de este Congreso; no sólo a su Comisión Permanente, sino a aquella que lo organizó y que lo dirige en este momento. Gracias a esos hombres, se mantiene viva la llama que ilumina con tanta claridad el camino de progreso que recorren los ferrocarriles panamericanos. Honremos, pues, el mérito de estos hombres. Estas palabras tienen un alto valor y significación. Si todos los que tienen a su cargo tareas como éstas, tuviesen siempre presentes estas palabras, proliferaríamos iniciativas y trabajos como los que estamos presenciando en estos momentos. El trabajo fatiga mucho, y es preciso, por lo tanto, ser estimulado, alentado, porque si no fuera por el entusiasmo que se recibe, desaparecería la voluntad de trabajar, el espíritu se sentiría desanimado y nos iríamos desalentando hasta caer en un estado de apatía.

Señores Dirigentes de este Congreso: siento orgullo de presentar, en nombre de la Delegación Brasileña, nuestra adhesión al voto formulado por el señor Presidente de la Delegación de Cuba. Hay otro voto, que los Delegados Brasileños, acompañan con todo corazón; es un voto de amistad y gratitud al pueblo de esta noble tierra que nos acoge; a estos hombres y a estas señoras que nos han acompañado, ellos, con su gesto y palabra caballerescos; las señoras, con sus suaves sonrisas, encantándonos a todos. Señores: en mi tierra, la cordialidad continental no es una mera frase ni una cortesía. El pueblo brasileño, tiene una conciencia americanista profunda, arraigada, que busca expandirse como un fuego, emotivamente. Por eso, interpretando el pen-

samiento de la Delegación Brasileña, quiero decir: señores del Uruguay, todos nosotros partimos de esta tierra llevando en cada corazón saudades; en cada pensamiento, la esperanza de la eterna fraternidad del Continente Americano. Nada más.

(Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Presidente. — Yo cedo al impulso de mis sentimientos en estos momentos para responder a los distinguidos Delegados que han hecho uso de la palabra, señores Gans y Martínez y Ribeiro da Luz. Francamente señores, sus frases, generosas por demás, moverían mi vanidad si no hubiera quedado entre las breñas, de mi largo camino recorrido en la vida, pero son palabras de gran estímulo que me halagan, no porque me crea merecedor de tan altas apreciaciones y distinción, ya que tengo el concepto de lo que puedo valer. Poseo esa virtud, y disculpen ustedes mi inmodestia: la de saber reconocerlo, si bien dedicando mis posibilidades, como una obligación primordial de mi vida, al servicio de una causa útil, estar dispuesto, en cualquier momento, a reconocer mis errores.

Tuve siempre fe en el éxito de este Congreso, y veo con una de las satisfacciones más grandes de mi vida, que mis anhelos han sido colmados merced a esa colaboración insuperable que nos han prestado y a la concurrencia de tan ilustres Delegados que nos han brindado su talento, su erudición, su experiencia, su hombría de bien, para que pudiéramos analizar eficazmente los importantes problemas que en número considerable se habían planteado.

Este Congreso, ha de dejarnos ampliamente satisfechos, y ésto se lo debemos a las brillantes Delegaciones que han concurrido aquí, que han honrado al Uruguay con su asistencia, para discutir en nuestro suelo todos estos problemas, que nos plantea el engrandecimiento de nuestra América. Se lo debemos a los autores de trabajos, realmente de gran mérito; a los señores relatores que se han desempeñado con noble dedicación y el mayor lucimiento; al Comité Ejecutivo que prestó tan decisivo apoyo y valiosa cooperación al Comité Organizador.

A todos, nuestro más sincero reconocimiento, que bien hubiera querido expresarlo con ese primoroso lenguaje y exquisita fluidez de los dos distinguidos oradores que han presentado y apoyado la moción que me ocupa; pero he de condensarlo en dos sencillas palabras, pero que salen del corazón. Muchas gracias.

(Muy bien. — Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Travieso. — Quiero manifestar que, si el señor Delegado de Cuba no tiene inconveniente, ya que se ha citado a los héroes del Congreso, entre los que se encuentran, en primera línea, en primer término, se puede decir, los secretarios de las secciones, que no han sido mencionados, y que han puesto al servicio del Congreso una laboriosidad que no puede ser superada, se podría incluir a ellos en su moción.

(Apoyado. — Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Freile Núñez. — Una vez que gracias a la feliz inicativa del inteligentísimo Delegado Cubano estamos transgrediendo un poco la orden del día, me voy a permitir, también, formular una solicitud de voto del Congreso. Hay un viejo pensamiento que ya mencionara

Rodó y que lo bebiera en las claras linfas de Carlisle, que dice que no hay mayor virtud en el hombre que aquella de saber ser hombre, y esto es lo que aquí, en esta cuna de Rodó, se ha puesto de manifiesto en este V Congreso Panamericano: no solamente hemos traído el brillo de la inteligencia de las Delegaciones aquí presentes, sino la comunidad de ideales, y, para el Ecuador, esto es tanto más grandioso porque en estos momentos acaba de incorporarse a esta Conferencia México, uno de los países bravíos de América. Para nosotros hubiera sido absolutamente lamentable que México estuviera ausente. Hubiera sido el dolor que se siente por la ausencia de un hermano gentil y galano, y la presencia de Méjico, en estos instantes, restablece por completo el ambiente de cordialidad y de amsitad que ha reinado hasta el presente, en este V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Rompiendo así la orden del día, quiero también imitar a Rodó muy pálidamente, diciendo que, ahora sí, estamos todos los hombres completos, con la justicia, el derecho y la libertad. Nada más.

(Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Palacios Hardy. — En representación de la Delegación Oficial Argentina, quiero adherirme en forma calurosa y entusiasta al voto formulado por el señor Ministro Cubano, Presidente de la Delegación de su digno país, palabras que han sido respaldadas en forma elocuentísima, por todos los señores Delegados que me han precedido en el uso de la palabra.

La Delegación Argentina termina emocionada este Congreso, por la forma como se ha desarrollado, por la organización que le han impreso las autoridades de los Ferrocarriles Uruguayos, los profesionales y todos los que han colaborado. Lleva el corazón a su patria, con una gratitud inmensa. Hemos visto aquí amigos, pero lo que es más importante, en estos diez días vividos en Montevideo, hemos hecho nuevos y grandes amigos en toda América, y esto demuestra que este Congreso, no obstante su carácter puramente técnico, ha tenido un alma: esa alma es el alma de América, y ha demostrado una vez más que aquí, en este Continente, no puede haber diferencias, porque todos somos hermanos. Eso es lo que llevamos los argentinos en nuestro corazón que será lo que expresaremos, ante todo, a nuestra llegada a Buenos Aires. Nada más.

(Muy bien. — Prolongados aplausos).

Señor Segundo. — Señor Presidente: quiero decir, simplemente, que con enorme satisfacción hemos visto la actividad y el rendimiento del Congreso, por lo que podrá decirse, efectivamente, que el Congreso de Montevideo, no fué el Congreso de la esterilidad, y para demostrarlo mejor, solicito que el señor Presidente haga tratar el último asunto que queda de la Sección «A», con cuya consideración se habrán tratados todos los asuntos sometidos a estudio de las seis Secciones.

(Muy bien. — Apoyado).

Señor Presidente. — Era, justamente, lo que íbamos a hacer. Sírvase el señor Secretario de la Sección «A», dar lectura al asunto pendiente.

Señor Casabó. — Es el que lleva el Nº 108, en el cual ha recaído la siguiente conclusión: «Aconsejar su publicación en la memoria del

Congreso, por tratarse de un trabajo muy interesante para los ferrocarriles en condiciones similares a los bolivianos».

Señor Presidente. — Si no se hace uso de la palabra, se dará por aprobada, quedando así resueltos todos los trabajos presentados al Congreso.

(Aprobada).

Debemos ahora considerar el informe de la Comisión Especial nombrada para la modificación de los Estatutos del Congreso. Se encuentra en este momento en la Mesa el Dr. Leguizamón, que me ha prometido hacer una exposición de las finalidades y fundamentos de las modificaciones, para poder poner en camino a los señores Delegados sobre las necesidades de las modificaciones propuestas. Invito al Dr. Leguizamón a hacer uso de la palabra.

Señor Leguizamón. — Señores Delegados: lamento mucho que este asunto haya venido a la consideración de ustedes cuando el tiempo de que disponemos para tratarlo se ha acortado demasiado. Los Estatutos de la Institución fueron aprobados al constituirse, en 1909. Eran, en su mayor parte, una traducción de los Estatutos de la Asociación Internacional de Chemin de Fer, con asiento en Bruselas.

Estos Estatutos han servido para la celebración de los cuatro Congresos anteriores; pero era necesario modernizarlos; era fuerza adaptarlos a una porción de circunstancias que la práctica ha demostrado ser necesario. El trabajo de la Comisión ha sido realizado sobre un trabajo anterior del Comité Ejecutivo, por una Comisión en la que formaban parte los señores Delegados Huergo, Chanourdie y el que habla. Las modificaciones introducidas para modernizarlos, han sido laboriosamente discutidas en este Congreso por una Comisión que integraban los señores Delegados Goytisolo, de Cuba, Galindo, de Bolivia, Burlamaqui, de Brasil, Albán Liévano, de Colombia, y el que habla. No creo que haya tiempo suficiente para examinar cada una de las modificaciones introducidas. Creo que ninguna de ellas es trascendental; sólo organiza los servicios del Comité Permanente y de los Congresos en la forma que se ha considerado más práctica y más conveniente para el futuro. Entiendo que corresponde a la Asamblea decidir si vamos a leer artículo por artículo o si le prestará su aprobación tal como han sido recomendadas por la Comisión. Nada más, por el momento.

Señor Presidente. — Se va a votar si se aprueban las modificaciones propuestas por la Comisión.

Señor Martín. — Hago moción para que se aprueben en la forma en que han sido presentadas por la Comisión Especial.

Señor Presidente. — Se va a votar si se aprueba la moción formulada por el señor Delegado Ing. Pedro Martín. (1)

(Aprobada).

Quedan, por lo tanto, en vigor, las nuevas disposiciones que van a regir el Congreso Panamericano de Ferrocarriles, entre las cuales está estatuído y debemos tratarlo desde ya, la designación de Comisiones Nacionales en cada país. El señor Secretario va a dar lectura a la nómi-

---

(1) El texto íntegro de los Estatutos aprobados puede verse en la pág. 187 de este mismo volumen.

na de candidatos que han presentado las respectivas Delegaciones, a fin de que la Asamblea las tome en debida consideración.

SEÑOR SECRETARIO. — Las nóminas presentadas, para integrar las respectivas Comisiones Nacionales, son las siguientes: Por ARGENTINA: Dr. Guillermo E. Leguizamón, Ing. Enrique Chanourdie, Dr. Angel Sánchez Elía, Ing. Arturo Noni, Ing. Dr. Eduardo M. Huergo, Ing. Bernardo Laurel, Dr. Agustín N. Matienzo, Ing. Pedro P. Martín, Ing. Pedro N. Gordillo.

SEÑOR MARTÍN. — Yo agradezco muchísimo el alto honor que se me confiere, pero preferiría que mi puesto lo ocupara nuestro actual Director de Ferrocarriles, Ing. Juan Caneirón.

SEÑOR PRESIDENTE. — Someto a consideración de la Asamblea esa proposición.

SEÑOR GALINDO. — De acuerdo con una disposición de los Estatutos que se acaban de aprobar, los Jefes de Delegación que hayan concurrido a un Congreso de Ferrocarriles son miembros natos de la Comisión Nacional de su país. En consecuencia, el Ing. Martín no puede ser eliminado de ella.

SEÑOR PRESIDENTE. — Hay un impedimento estatutario, señor Delegado Martín, para aceptar su proposición, de modo que queda aprobada la proposición en la forma que se ha leído. (Prolongados aplausos). — Puede continuar leyendo el señor Secretario.

SEÑOR SECRETARIO. — Por BOLIVIA: Ing. Luis Mendoza, Ing. Eudoro Galindo Q., Ing. Juan Pinilla, Ing. Augusto Salamanca, Ing. Juan Rivero Torres, Ing. Orlando Chiarella, Ing. Rodolfo Aramayo Zapata, Ing. Luis Villa Echazú, Ing. Abel Marquez, Señor Juan Sains.

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda aprobada la Comisión Nacional por Bolivia.

SEÑOR SECRETARIO. — Por BRASIL: Ing. Waldemar Coimbra Luz, Ing. Alcides Lins, Ing. Jayme Pinheiro de Ulhoa Cintra, Ing. Arthuro Pereira de Castilho, Ing. José Wilson Coelho de Souza, Ing. Jorge Leal Burlamaqui, Ing. Walter Ribeiro da Luz.

SEÑOR RIBEIRO DA LUZ. — En la lista para la Comisión Nacional de Brasil, faltan tres nombres. Nosotros la completaremos después que hagamos la consulta correspondiente.

(Apoyado).

SEÑOR PRESIDENTE. — Queda aprobada la propuesta para Comisión Nacional por Brasil, que se integrará en la oportunidad que indica el señor Presidente de la Delegación.

SEÑOR SECRETARIO. — Por CHILE: Ing. Alejandro Iriarte Millán, Dr. Ernesto Merino Segura, Ing. Julio Cariola Villagrán, Ing. Alfredo Gajardo Contreras, Ing. Gabriel Quirós G., Ing. Edmundo Bertín Rodríguez, Ing. Armando de la Carrera T., Coronel Ing. Humberto Riquelme, Ing. Adolfo Sproehnle Melo, Ing. Enrique López Plaza.

Por COLOMBIA: Ing. Pedro Uribe Gauguin, Ing. Alberto Albán Liévano, Ing. Neftalí Sierra, Ing. Pablo Emilio Cabrera, Ing. Juan de Dios Ceballos, Ing. Arturo Arcila Uribe, Ing. Carlos V. Arroyo, Ing. Guillermo Camacho Gamba, Ing. Alfredo D. Bateman, Dr. Luis Carlos Zambrano.

Por CUBA: Ing. Agustín A. Goytisolo y Fowler, Dr. Oscar Gans y

Martínez, Sr. Gustavo Pellón y Acosta, Dr. Ricardo Eguilior y Vinent, Dr. Juan Sequeira y Agüero, Ing. Rafael Sorondo y Campanería, Sr. Antonio Núñez Prada, Sr. Francisco Sotero Malpica, Sr. Rafael Otero Borlaf.

Por ECUADOR: Coronel Alfonso Jaramillo, Ing. José Manuel Plaza, Ing. Jorge Alzamora Vela, Sr. Agustín Freile Núñez, Ing. Abel S. Troya, Ing. Luis A. Egües, Ing. Rodolfo Paredes, Ing. Jorge Zabala, Sr. Luis A. Pérez, Ing. Hipólito Terán.

Por MEXICO: Ing. Pedro Martínez Tornel, Lic. José Merino Blázquez, Ing. Agustín Buenrostro, Ing. Antonio Dovalí Jaime, Ing. Ricardo Vázquez Gil, Ing. Francisco José de la Borbolla, Ing. Federico O'Reilly, Ing. José de J. Sánchez de Aparicio, Ing. Froylán Alvarez del Castillo.

Por PARAGUAY: Ing. Alejandro Bibolini, Ing. Juan Camerón, Ing. Sergio Bobrosvky, Ing. Aquiles Casali, Ing. Enrique Barrail, Ing. Carlos Espinoza Maciel, Arq. Luis L. Volta, Arq. Constantino Kovacevich.

Por VENEZUELA: Ing. Francisco J. Sucre, Ing. Luis Báez Díaz, Ing. Andrés Reverón Larré, Ing. José Sanabria, Ing. Edgar Pardo Stolk, Ing. Enrique Siblesz, Ing. Juan E. Serrano, Ing. José A. Matheus Octavio, Ing. Rafael Nones, Capitán Ing. Rafael Alfonzo Ravard.

Por URUGUAY: Ing. Víctor B. Sudriers, Ing. Mario Lenzi, Ing. Franco P. Vázquez, Ing. Enrique G. Segundo, Ing. D. G. MacCormack, Sr C. Clarence Horton, Ing. Manuel E. Lúgaro, Ing. Antonio J. Casabó, Ing. Paul H. Bernier, Ing. Arturo Ferrer.

Por PERU: Ing. Enrique Gamero Aguilar, Ing. Carlos Vignolo Murphy, Ing. Geoffrey Morkill W., Ing. Roberto Romero Leith, Ing. Pedro Terry García, Ing. Jorge Lazarte, Ing. Carlos Ontaneda, Ing. Manuel Almenara, Ing. Carlos A. Ugarte, Sr. Augusto Arias Schreiber.

SEÑOR PRESIDENTE. — La Delegación de México se reserva para hacer la designación de Comisión Nacional dentro de breves días, en un momento más oportuno, para meditar al respecto. Quedan, por lo tanto, constituídas las Comisiones Nacionales de los países adheridos al Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

SEÑOR ALBÁN LIÉVANO. — Pido la palabra.

SEÑOR PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Presidente de la Delegación de Colombia.

SEÑOR ALBÁN LIÉVANO. — La malhadada circunstancia de que nuestros equipajes llegaran con algún retardo, puso a la Delegación de Colombia en una situación de convidado de piedra. Nosotros, con la suficiente anticipación, habíamos enviado a nuestra Legación en la República del Uruguay los trabajos que veníamos a presentar a este Congreso. Varios días antes de salir nosotros de Bogotá, despachamos esos trabajos; pero hubo la circunstancia, como dije anteriormente, y esos trabajos llegaron en la noche de ayer. Por este motivo no pudimos presentar ninguno de ellos con la suficiente antelación, y por lo tanto, ahora me voy a permitir depositarlos en manos del señor Presidente del Congreso, ya no como trabajos para ser estudiados por el Congreso, como es natural, sino simplemente como una comunicación o información.

Esos trabajos que traíamos nosotros son tres: el primero es una monografía general de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, que creo será de alguna utilidad para los demás compañeros de este Congreso; el

segundo es un estudio de la conexión del Ferrocarril del Pacífico con el Ferrocarril que va de la ciudad de Ibaqué a la ciudad de Armenia, que es tal vez uno de los esfuerzos más grandes que va a hacer la República de Colombia para poder levantar esta importante vía férrea, que será posiblemente Ferrocarril Panamericano; el tercero se refiere a una necesidad que tenemos nosotros en nuestra República, que es la construcción de la Estación Central en Bogotá. Ese estudio de grandes proyecciones estaba destinado a que este Congreso lo considerara y nos diera sus luces. De manera, señor Presidente, que, repito, como información o como comunicación, los voy a dejar en manos de su Excelencia.

No quiero terminar sin hacer una referencia, en nombre de la Delegación de Colombia, respecto de la gran acogida y del buen compañerismo que ha demostrado el Uruguay para con nosotros. En nuestro corazón llevaremos grabado muy hondo, pero muy hondo, el nombre del Uruguay. También la República de Colombia, por nuestro conducto, quiere presentar, como un ejemplo, esta labor desarrollada por el Dr. Leguizamón en su carácter de Presidente Permanente del Comité Interamericano; la labor que desarrolló el señor Ing. don Mario Lenzi, en la organización de este Congreso, la de todos los Secretarios, la de todos los empleados y, en general, la del Gobierno del Uruguay. Mis felicitaciones, pues, señores.

(Muy bien. Prolongados aplausos).

(El señor Ing. Albán Liévano hace entrega de los citados trabajos al señor Presidente del Congreso).

SEÑOR PRESIDENTE. — Esos trabajos, Ing. Liévano, se les recibe con mucho agradecimiento. Trataré de darles la merecida difusión, porque, desde ya, su procedencia me permite anticipar que tienen real interés.

De acuerdo con los Estatutos del Congreso, la Asamblea deberá designar tres Delegados para firmar el Acta de la presente sesión, y cerrar así su trabajo tan brillante, que por obra de ustedes ha dado cima en este momento. Yo pediría, además, testimoniar en nombre del Congreso, — a pesar de que soy uruguayo, — nuestro agradecimiento al Ateneo de Montevideo, por habernos dado una acogida realmente generosa y con constante preocupación de que nuestras tareas nos hayan sido aquí fáciles y gratas. De manera que esa hospitalidad que nos ha prestado me parece que debe ser agradecida en forma especial.

(Prolongados aplausos en la Asamblea).

SEÑOR PRESIDENTE. — El señor Delegado Mexicano, Ing. Manuel Buen Abad, va a hacer uso de la palabra.

(Prolongados aplausos).

SEÑOR BUEN ABAD. — Señor Presidente, señores Delegados: causas de fuerza mayor nos han traído a esta situación de tener la profunda pena de solamente poderlos acompañar en estos momentos en que ya el Congreso está por terminar. Sentimos verdaderamente no haber podido escuchar y tomar parte también, en las discusiones o deliberaciones que aquí seguramente se han sostenido, al redactar temas de tanta trascendencia y de tanta importancia desde el punto de vista técnico; y hemos sentido, también profundamente, no haber podido convivir aunque fuera nada más que por estos escasos diez días, con todos los representantes de los Ferrocarriles de América. Hubiéramos querido

nosotros aportar algo de la experiencia que hemos realizado en nuestro país, experiencia que, como en todos los países, a pesar de tener registrados muchos fracasos, registra también algunos éxitos, y en todo lo que sirve como enseñanza, porque tanto el error como el acierto van dejando rubricada en nuestro espíritu una enseñanza.

Desgraciadamente, como decía, México no pudo, en esta ocasión, tomar parte, como hubiera querido, al lado de ustedes, y esa pena, ese sentimiento, que en estos momentos nos embarga, quiero que venga a dar a ustedes la clara impresión de que no ha sido falta de buena voluntad, de que no ha sido falta de entusiasmo ni de aprecio por las labores que aquí se han desarrollado, sino causas fortuitas y de fuerza mayor las que nos han impedido ser oportunos. Quiero, pues, en estas pocas palabras que estoy dirigiendo a ustedes y que serán las postreras que tengamos ocasión de dirigirles en este Congreso, que reciban la salutación entusiasta de México, de los ferrocarriles mexicanos, y el deseo sincero de que las sabias resoluciones que aquí seguramente se han tomado se conviertan en realidad. Por nuestra parte, con profundo interés, emprenderemos el estudio de esas resoluciones y de los distintos trabajos que aquí se han presentado, para poder aprovechar esa enseñanza, y, seguramente, en el próximo Congreso de Ferrocarriles, México estará oportunamente representado. Nada más.

(Muy bien. Muy bien. Prolongados aplausos).

Señor Presidente. — El Congreso deberá resolver sobre la designación de los Delegados que han de firmar el Acta de la sesión de hoy.

Señor Martínez Blanco. — Hago moción para que se autorice a la Presidencia a hacer la designación de los Delegados que han de firmar el Acta de la sesión de hoy.

(Apoyado).

Señor Presidente. — Siendo así, procederé a hacer las designaciones. Designo a los señores: don Manuel Buen Abad, de la Delegación Mexicana; don Manuel Arocha, de la Delegación Venezolana, y don Humberto Rampoldi, de la Delegación Uruguaya.

(Prolongados aplausos).

Señor Núñez Brian. — Pido la palabra. Cumplo con un deber muy grato al expresar a esta Asamblea, en nombre de la Delegación de Chile, que ella desea hacerse cargo de los trabajos que ha presentado en este momento el señor Presidente de la Delegación de Colombia para hacer el estudio de ellos al regreso a su país, y remitir las conclusiones, para que sean publicadas en el Boletín de la Comisión Permanente. Nada más.

(Prolongados aplausos).

(El señor Presidente del Congreso, hace entrega al señor Núñez Brian, quien a su vez los entrega al señor Iriarte Millan, Presidente de la Delegación Chilena, de los trabajos que le habían sido depositados por el señor Presidente de la Delegación de Colombia).

Señor Presidente. — El señor Dr. Leguizamón va a hacer uso de la palabra.

Señor Leguizamón. — Aunque ya he hablado muchas veces y creer que lo he hecho ya con exceso, siento el deber, antes de clausurar la Asamblea, de expresar, en nombre del Comité Permanente, los senti-

mientos de su mayor gratitud, por los diversos votos de aplauso por su actuación que se han expresado aquí. Puede estar esta Asamblea segura, y pueden estarlo también las Comisiones Nacionales, de que la Comisión Permanente continuará trabajando silenciosa y tenazmente por los ideales comunes que se han expresado en esta Asamblea, ideales que ha compartido siempre y que espera continuar en la mismo forma la preparación y los estados de información necesarios que llevará a su Congreso al éxito extraordinario que ha tenido esta Asamblea.

Repito, pues, a nombre de la Comisión Permanente, y en el mío propio, mi profundo reconocimiento por las expresiones que se han hecho en su homenaje. Nada más.

(Prolongados aplausos).

Señor Presidente. — Señores Delegados: hemos dado término a nuestra tarea, y por más que esperamos verlos nuevamente reunidos a las 23 horas en el Salón de Sesiones de la Cámara de Representantes, en el Palacio Legislativo, donde se va a celebrar la Sesión Solemne de Clausura, deseo expresarles, desde ya, nuestra aspiración más íntima y sincera de que vuestro regreso a vuestras patrias, sea muy feliz, aspirando a que lleven del Uruguay la misma impresión que han dejado ustedes en nosotros, que es magnífica.

Quiero advertirles, que a las 22 y 30, en el Salón de Pasos Perdidos del Palacio Legislativo, actuará la Orquesta del SODRE, en honor de ustedes.

Muchas gracias, señores Delegados, por vuestra colaboración y por la oportunidad que le han dado al Uruguay, de celebrar un Congreso en el que se arribó a tan acertadas conclusiones que han colmado nuestras mejores esperanzas. Si ningún señor Delegado desea hacer uso de la palabra, voy a levantar la sesión, para que podamos concurrir con alguna puntualidad a los actos a que me he referido. Muchas gracias, señores Delegados.

(Prolongados aplausos).

(Se levanta la sesión, siendo las 20 horas y 5 minutos).



Almuerzo - reunión de la Comisión Ejecutiva



El Ministro de Obras Públicas Don Tomás Berreta, con los Miembros de la Mesa Directiva en su visita a la Sub-Comisión que redactó el dictamen sobre Coordinación de Transportes

Sesión Solemne de Clausura

REALIZADA EN EL PALACIO LEGISLATIVO EL 12 DE ABRIL A LAS 23 HORAS

El acto de clausura de los trabajos del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles revistió caracteres de gran solemnidad, celebrándose, como el de apertura, en los Salones del Palacio Legislativo. Fué presidido por el señor Ministro de Obras Públicas Don Tomás Berreta que tanta dedicación y apoyo había prestado a las deliberaciones del Congreso, manteniéndose en todo momento informado de la marcha de los debates y de la importancia de las resoluciones adoptadas.

Con anterioridad al acto oratorio se celebró en el Salón de Pasos Perdidos un concierto en honor de los señores Delegados y sus señoras, en el que la orquesta sinfónica del SODRE, interpretó la obra «Campo» original del maestro uruguayo contemporáneo Eduardo Fabini, autor de gran número de piezas musicales y cuyo nombre ha desbordado las fronteras de nuestro país para convertirse en una de las auténticas glorias musicales de América. De todas sus obras es, acaso, este poema sinfónico «Campo», la más universalmente conocida y admirada, por reflejarse en ella con singular brillo y emoción el alma de nuestra campaña. El numeroso público de Delegados y señoras que siguió atentamente tan inspirada composición, premió al término de la misma con calurosos aplausos esta hermosa página musical y la cuidada interpretación de la orquesta del SODRE.

A continuación pasaron los asistentes al Salón de Sesiones de la Cámara de Representantes que ofrecía un brillante aspecto, totalmente ocupados los escaños, palcos y galerías por un numeroso y distinguido público. Acompañaban en el Estrado Presidencial al señor Ministro de Obras Públicas Don Tomás Berreta, el Presidente de la Cámara de Representantes Don Juan Francisco Guichón, el Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles Ingeniero Mario Lenzi, y el Secretario General del mismo Ingeniero Enrique G. Segundo.

La parte oratoria estuvo a cargo del Señor Ministro de Obras Públicas y del Secretario de la Delegación de Cuba y Ex Ministro de su país Doctor Ricardo Eguilior y Vinent quien, además de hablar en nombre de todas las Delegaciones para agradecer las atenciones recibidas, expresó la satisfacción de Cuba por la designación de la Habana como sede del próximo Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

He aquí, los discursos pronunciados:

Señor Ministro de Obras Públicas. — Señores Delegados: El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles cerrando su ciclo constructivo, ha de quedar señalado en el historial de los Congresos, como realización feliz en los aspectos técnicos, económicos y administrativos, y como de sincera cooperación de los países de América, para traducir crecientes índices de prosperidad en sus pueblos.

Un Congreso puede ser tan sólo una fecha en la historia de un país, como puede ser también una fecha, cualquier movimiento de es-

tructuración económica y social. Lo que cuenta para la valoración real de un acontecimiento que conmueva y transfigure una situación económica y social, es la continuidad de la idea de la solución técnica y humana que involucra tal acto, lo que cuenta e importa, es la identificación con las solicitaciones del hombre y el medio, con la realidad de los factores económicos y sociales.

En tal sentido la trayectoria del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, ha sido fecunda por el aporte valioso de los señores Delegados, por el clima de identificación de ideales, por la generosa comprensión con que se han estructurado sus conclusiones. El temario del Congreso, vivo y eficiente, fué desarrollado con metódico plan, y a las conclusiones técnicas de las secciones Vía y Obras, Material y Tracción, para la modernización de las vías y señales, para la unificación del material rodante, se agregan las conclusiones de la Sección Explotación para previsión de accidentes y el transporte especializado de ganados, frutas, verduras, como contribución directa a la expansión y facilidades de transportes de la producción como objetivo fundamental de la vía férrea. Las Secciones Contabilidad y Estadística, Legislación y Administración, han enfocado y resuelto importantes problemas que traducirán mejores condiciones de explotación, mayor ajuste de costo, y eficiencia de los servicios.

De la importancia y magnitud del trabajo realizado por el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, basta expresar que se analizaron 90 estudios de excepcional importancia, y de cuyas conclusiones quiero destacar dos, que a mi juicio caracterizan a este Congreso, porque al estructurar soluciones sobre problemas primarios de nuestra época, realizan obras que consagran una labor constructiva, inspirada en los ideales que alientan a las democracias de América.

Tal la solución acordada al problema de la coordinación de transporte, y al mayor bienestar del empleado y obrero ferroviario, en sus aspectos económicos y sociales.

Quizás el núcleo y eje de este Congreso se refiera a la solución, acordada a la coordinación de transportes, dentro del espíritu que tal coordinación regula y ordena los sistemas de transportes, garantizando y estimulando el desarrollo de los mismos, conforme a sus propias posibilidades técnicas y económicas. A tal efecto se propicia la creación de un organismo coordinador, para el planeamiento de las vías y medios de transporte, determinando su orden de prioridad, cuidando que satisfagan las necesidades de la economía general, buscando prever la expansión que conduzca a la total explotación de la riqueza del país, el equilibrio demográfico, la unidad nacional y la vinculación internacional. Se agrega que el transporte por cuenta de terceros debe ser considerado como servicio público, y por lo tanto regulado y controlado en forma que satisfaga exigencias de seguridad, continuidad y regularidad, con sujección a tarifas científicamente coordinadas, consultando las necesidades de la economía nacional, y las modalidades de los diversos medios de transporte. Así ha podido arribarse a una solución integral de este complejo problema, de interés fundamental en los procesos de producción, asegurando la estabilidad económica de los medios de transporte y el desarrollo de todas las zonas productivas.

Pero correlativamente a los problemas técnicos y administrativos, este Congreso de Ferrocarriles, sintiendo el imperativo de la hora, ha recomendado soluciones de mejoramiento de las condiciones de vida del personal obrero y empleado, que estoy seguro que Gobiernos y Empresas lo han de propiciar, porque son soluciones de justicia.

Así se establece la necesidad de adoptar medidas conducentes a la seguridad, higiene y comodidad de los lugares de trabajo, y que sin perjuicio de un salario mínimo, en el que se considere incluído asignaciones familiares, y aumento por antigüedad, se les reconozcan una bonificación en función de su influencia estableciéndose además, que las Empresas tomen a su cargo como gasto normal de explotación la atención de aquellas prestaciones, especialmente en lo que se refieren a la salud e higiene de su personal y familiares.

Ha sido preocupación del Gobierno que preside el Dr. Amézaga, la resolución de los dos problemas a que me he referido, y debo agradecer al Congreso por manifestar su complacencia, por el proyecto que el Poder Ejecutivo ha enviado al Parlamento sobre coordinación de transportes, e igualmente manifiesto que las mejoras que prestigia este Congreso para obreros y empleados, han constituído preocupación de este Gobierno, que ha traducido en realidad, salarios mínimos, asignaciones familiares y consejo de salarios.

Tiene además este Congreso, un profundo sentido americanista. El devenir eterno de los conglomerados humanos, marcha paralelamente al desarrollo de la técnica y los índices constructivos de un régimen económico y social, satisfacen las necesidades de los ciudadanos, cuando se ajustan a las normas técnicas imperantes. Esta expresión axiomática no la ignoran los técnicos, por esto el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que es en su sentido más íntimo la conjunción de voluntades que aspiran a engrandecer la obra fecunda del hombre, está enfrentado al futuro de un continente que proclama al mundo, su voluntad de vivir su vida, su voluntad de pensar, cuando el pensamiento es expresión libremente emitida. Estamos viviendo en una época de difícil peregrinación de la humanidad, pero ya que el destino nos impone movernos, enfrentemos audazmente el camino hacia tiempos distintos, en la seguridad de que el sol que deslumbra y quema, ocultándonos las piedras del camino, esconde con su luz una época en que la humanidad ha de conocer formas más completas, más sociales, más humanas, a la vez que más técnicas.

Esa es la esperanza de América, fructificada en Chapultepec y San Francisco, bajo el númen inspirador de Franklin Delano Roosevelt, que en este primer aniversario de su desaparición física, evocamos emocionados por su titánica lucha por la dignidad del hombre y libertad de pensamiento, sea nuestro mejor homenaje, las resultancias fecundas del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Al partir para vuestros países, Señores Delegados, quiero agradeceros sinceramente vuestro generoso esfuerzo, y que seáis mensajeros del pensamiento y acción del pueblo uruguayo, que alienta sinceros afectos a sus hermanos de América, que en sus ideales de libertad, democracia y justicia, quiere estrechar filas como lo soñaron Wáshington, Bolívar, San Martín y Artigas.

(Muy bien, Grandes y prolongados aplausos).

DOCTOR RICARDO EGUILIOR Y VINENT. — Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas, Señor Presidente de la Cámara de Representantes, Autoridades Nacionales, Integrantes del Cuerpo Diplomático, señoras y señores, Señores Congresales: Nunca como hoy sentí el agudo dolor de la debilidad ante el anhelo que quiere verse traducido en realidad. He de hablar en nombre de las Delegaciones asistentes a este brillante Congreso Panamericano de Ferrocarriles y ciertamente que, ante el resultado que el mismo ofrece al concenso general, mis palabras han de ser muy débiles, mi pensamiento ha de ser muy poco feliz, al remontar el vuelo; pero he de cumplir con el deber impuesto, y he de cumplirlo, si bien consciente de mis pocas condiciones, para satisfacer plenamente a quienes me comisionaron; he de cumplirlo con verdadera alegría, por cuanto me proporciona la oportunidad de decir, de una manera sencilla pero sentida en lo hondo cuanto ha dejado en mi alma, de huella, esta estancia en la riente ciudad del Plata, en Montevideo, y la confraternidad que ha reinado entre cuantos convivimos aquí en un deseo ferviente de hacer bien y de ser útiles a nuestras patrias. ¡Bendita la hora en que la fortuna enderezó mis pasos hacia aquí! Americanista convencido, nunca pude sospechar que fuese tan fácil la obra de comprensión, como lo he podido observar en esta oportunidad maravillosa.

Hace breves horas, hablando con esa recia encina americana que es el Dr. Leguizamón, le hacía partícipe de mis dudas, en lo que se refiere a la forma en que habría de cumplir con mi deber, y él, con la sencillez propia del hombre siempre en la situación que le da el conocimiento absoluto de hombres y de cosas, me dijo: «y ¿por qué no habla Ud., exponiendo los sentimientos que le haya despertado la asistencia a este Congreso?» Efectivamente, he ahí la solución; y, señores, sin propósito alguno de hacer un discurso, deseando única y exclusivamente demostrar la gratitud de los congresales hacia este pueblo del Uruguay, es que me voy a permitir molestar vuestra atención por breves instantes, a los efectos de ofreceros en conjunto, y en rápidos y fugaces apuntes, lo que llevo en mi alma, impreso, y que no olvidaré nunca, sobre mi estancia en el Uruguay.

El primer acto colectivo que celebramos en esta Capital fué el homenaje a Artigas, y cuando el Dr. Leguizamón nos hablaba de él y de las grandes condiciones del carácter del hombre que había sido sol, a los efectos de dar vida, luz y calor a este pueblo, pensando en lo que habría sido su proposito y su fin, pensando en el ideario que había orientado su vida toda, dije: en verdad que el homenaje mayor que se puede rendir a Artigas, es el del trabajo, en la forma en que nos proponemos desenvolvernos en este Congreso, por cuanto, siendo Artigas la figura cimera de la idea federalista en estas latitudes, en definitiva, nosotros, los que venimos de países hermanos, ¿qué venimos a hacer en estos instantes, sino una obra que, sino en lo político, en lo económico, con su trascendencia en lo político, significa obra federalista, por cuanto descansa, con el respeto absoluto a los prestigios y a las dignidades nacionales repectivas, poner las bases, sentar los elementos que han de hacernos comprender mejor, unificando en lo po-

sible aquellos principios de los cuales depende la felicidad de nuestros pueblos?

(Aplausos).

Y esa obra, de nuestra parte, se ha cumplido, no con la brillantez a que el Excelentísimo señor Ministro de Obras Públicas se refería en su magnífico discurso que acaba de pronunciar, pero sí, en la forma ordenada que ha podido, indiscutiblemente, dar pauta de que habrá de desarrollarse en lo futuro, en cada una de nuestras naciones; pero, ¿por qué pudimos cumplir con nuestro deber? Ah! Porque existe, para bien de los propósitos que estamos propulsando, una Asociación Permanente que encauza, dirige, establece la pauta necesaria para desenvolver la acción, luego, porque quienes a nombre del Gobierno Uruguayo tuvieron a su cuidado el desenvolvimiento del Congreso, dieron la prueba de capacidad más alta que haya podido observarse en sociedad alguna.

La organización del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles es perfecta. Hemos podido observar cómo absolutamente todos los elementos de la agenda, han sido cumplidos en una forma sencilla, fácil; los trabajos sobre los distintos temas, perfectamente estudiados, perfectamente calificados; los informes, de los Relatores de una sencillez, de una discreción y de una profundidad que realmente nos representaba la facilidad más extremada en el cumplimiento de nuestra misión.

Efectos del Congreso. Sería inútil que tratase de insistir sobre ellos después de la brillante exposición hecha por el Honorable Ministro de Obras Públicas, ya que en una forma metódica, y poniendo en evidencia el alto interés con que ha seguido no solo los efectos del Congreso, sino los elementos preparatorios del mismo, nos ha calificado exactamente, lo que puede esperarse del desenvolvimiento del Congreso en sí.

Pero no he pasar por alto dos punto fundamentales que significan algo de un valor extraordinario en lo que al futuro se refiere: la coordinación de los transportes, y la referencia efectiva a mejorar el elemento brazo, en la evolución de nuestras acciones al porvenir.

Y vuelvo en este aspecto a pensar en Artigas, porque él redimió a la campaña, que quiere decir tanto como al hombre dolido, de una condición triste y a quien levanta, y a quien ampara y a quien le dice: «El porvenir es tuyo». Ese, también, ha sido propósito de este Congreso, desde el instante en que se adoptan resoluciones que aconsejan a los Gobiernos representados en el mismo, que procuren, en todo lo posible, hacer que el hombre de trabajo, el hombre que vincula su vida a lo que significa elemento de progreso, encuentre, también rítmicamente acompasados su propia dignificación, su levantamiento en el orden espiritual, para sentirse aun más vinculado a la obra a la cual consagra la vida; la coordinación de los transportes, punto neurálgico en una hora en que, posiblemente, todo parece conjurarse a los efectos de reducir en su más mínima expresión a la ferrovía. No hay tal: la ferrovía es imperecedera. La muestra más cabal de que no podrá, jamás, prescindirse del carril, se ha dado con motivo de este último conflicto que dejó atónitas a la humanidad. La enorme producción de guerra de los Estados Unidos que salvó la situación de las Naciones

Aliadas, pudo llegar a las costas del Pacífico y a las del Atlántico, y pudo después distribuirse en el Continente Europeo, gracias a la existencia de los rieles, porque si no hubiera sido por ellos. en manera alguna, nada ni nadie hubiese podido hacer llegar a tiempo, los elementos de defensa para aquellos hombres que tenían sobre sus espaldas, la esperanza de la humanidad puesta en ellos!

(Grandes aplausos).

He hecho una afirmación que trae consigo una reafirmación: la ferrovía no puede perecer, pero la ferrovía, ha de ser consecuente con los demás medios de transporte; y, eso ¿por qué? Por una razón que determina el justo equilibrio de todas las sociedades. No es posible que exista un monopolio del transporte, cuando las necesidades públicas están reclamando una comodidad para el pueblo que no solamente está en manos de la ferrovía, y ahí es donde tiene que establecerse el equilibrio, mediante la fijación de factores de privilegios, entre todos los elementos que están dispuestos a salvar al país respectivo, mediante una coordinación de intereses, que determine la supervivencia de esos medios de transportes. Y, pronunciamientos tan importantes como los que se han hecho al respecto en este Congreso, significan indiscutiblemente, que los hombres de negocio de América, representados en este sector del transporte aquí, en el Congreso que finaliza sus tareas en este momento, han tenido bien en cuenta estos principios fundamentales. Primero, el servicio público; después, el rédito de capitales.

¿Por qué? Y este es otro aspecto muy interesante en relación al problema que se debate y es menester que aunque sea de una manera muy ligera digamos algo sobre él. Se comprende que puede suscitar, perfectamente, duda, el punto de vista armonización de intereses: los ferrocarriles del Estado, los ferrocarriles privados, los ferrocarriles que participan de ambos sistemas ya impuestos.

Bien: hace pocas horas, — porque desgraciadamente hemos de hablar de horas en lo que se refiere al desarrollo del Congreso, — hace pocas horas, repito, discutimos ya con otros compañeros en presencia de un distinguidísimo letrado argentino, el doctor Trench, sobre un problema que parecía que estaba indicando ciertas desaveniencias entre nosotros.

En síntesis, es el siguiente: ¿hasta dónde los ferrocarriles privados o de empresas particulares pueden recibir en un instante el auxilio del Estado? Se apuntaba que siendo capitales extranjeros, en un momento dado, pues, no era prudente que la economía nacional se gravase con auxiliar a capitales extranjeros. Error, apuntaba yo. ¿Por qué? Porque la inversión de capitales en empresas de esta índole, desde el punto y momento en que se realiza, es capital nacionalizado, ya es parte integrante de la nación; el riel es también nacional como la tierra sobre que se asienta. Eso es de una evidencia absoluta. Además, cuando el capital privado se invierte en obras de este tipo, que resultan de una necesidad absoluta a los efectos del desenvolvimiento económico de un país, lo hace porque de unísono generalmente, las cajas públicas del país en que se invierten, necesitan su numerario a los efectos de prestar o atender otros negocios.

¿Qué quiere decir, por consiguiente, la inversión del capital ex-

tranjero en empresas de este tipo? Que suple, que ayuda al desarrollo de la economía nacional, no sólo desde un punto genérico, sino también desde un punto específico, en lo que se refiere a los caudales nacionales; porque entonces, ¿llegado el momento de crisis, llegada una situación determinada en que se necesita del auxilio poderoso del Estado, no han de contar las empresas privadas con ese tipo de auxilio?

Yo puedo decir, señores, que en relación con ese problema la empresa cubana de ferrocarriles a la que tengo el honor de servir, después de haber sido subvencionada a los efectos de la construcción de sus vías, en momentos difíciles, necesitó auxilio económico y el Estado le abrió sus cajas, sin interés, le hizo un préstamo, que por fortuna pudimos pagar en los términos que se convinieron con él. ¿Por qué, entonces, no mirar ese aspecto de la cuestión con la liberalidad y hasta con la justicia que es menester atender?

El Ferrocarril del Estado, cumple una misión indiscutiblemente simpática y atrayente, pero es que el Ferrocarril del Estado no puede, en modo alguno, llegar a colocarse en situación de regular fletes y pasajes, porque de colocarse en esa situación vendría inmediatamente el fenómeno, lógico, por demás, de que el servicio a prestar resultaría completamente deformado, no se prestaría al público el servicio que demanda, desde el punto de vista, tanto de la seguridad, como de la comodidad, como de las garantías.

Quiere decir que el Ferrocarril del Estado, como el ferrocarril privado, todos entre sí, deben venir a integrar un solo bloque a los efectos de mantenerse en un auxilio constante de ideas e, inclusive también, de relaciones económicas, porque solo así y cuando se cumple el fenómeno al que tenemos que llegar de toda suerte, aún así el de la comunidad de trochas a los efectos de que sea una realidad el panamericanismo ferroviario, para que se pueda salir de Alaska y se llegue al estrecho de Magallanes en el propio tren en que se salió de Alaska, ese será el momento, cuando ello ocurra, que podamos decir que, efectivamente, hemos cumplido con el deber que nos impone este propósito latente en todas las Delgaciones, de hacer efectivamente una coordinación absoluta, en el orden del interés general, de este sistema de transportes.

Señores: he abusado demasiado de vuestra benevolencia. Quizá, como no soy diplomático, haya incurrido en algunas ligerezas a los efectos de estudiar el problema, exponiendo ideas personales, que no tienen más valor que el de la sinceridad con que han sido expuestas, pero antes de terminar, he de cumplir dos deberes: uno, a nombre de mis compañeros congresales, el de expresar la gratitud infinita que sentimos por este pueblo uruguayo, hacia el Gobierno Uruguayo, hacia los elementos que integran el Comité Organizador de este V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, puesto que solo hemos recibido las muestras de atención más exquisitas de parte de hombres que ponen bien en evidencia lo que es el carácter uruguayo, desde el punto de vista de su cortesía, de su cultura, de su capacidad y de sus condiciones morales.

Gracias infinitas, señores, a nombre de todos los Congresales; y en nombre de la Delegación de Cuba, en nombre de mi país, peque-

ña isla nacida en las aguas del mar Caribe, gratitud eterna, imperecedera, por el inmenso honor que representa para mi patria el que se haya designado la ciudad de La Habana, como sede del próximo Congreso Panamericano de Ferrocarriles, honor que sabrá apreciar mi país, que aprecia ya, por cuanto que no se le oculta la trascendencia enorme que significa para este país pequeño, que la cumbre de la mentalidad americana se reuna en su capital, a los efectos de llevarle la luz de sus conocimientos, la fuerza de sus energías, la capacidad extraordinaria del carácter americano, que sumados todos, indiscutiblemente, habrá de ser el elemento orientador de la humanidad.

Señores: para despedirme, —tristes son las despedidas—, Dr. Leguizamón, tened presente que aquí, vuestros discípulos parten para sus países respectivos a predicar vuestras enseñanzas.

Señores Representantes del pueblo uruguayo: en Cuba se amará al Uruguay como ya lo venimos amando, puesto que el Uruguay fué patria de Martí, y con sus palabras cierro estas pobres mías, con un verso sencillo del maestro:

Para el amigo sincero
Que me da su mano franca,
Cultivo una rosa blanca
En Junio como en Enero.
Y para el vil que me arranca
El corazón con que muero,
Cardos ni ortigas cultivo:
Cultivo una rosa blanca.

Rosa blanca que os ofrece Cuba a todos en este momento, al deciros: Hasta muy pronto, allá en La Habana.

He dicho.

(Prolongados aplausos en la Sala y las galerías).

RESEÑA DE LOS ACTOS SOCIALES



Cocktail ofrecido por el Administrador General del Ferrocarril Central y señora de Grindley a los Delegados en su residencia particular



Recepción en la sede de la Asociación de Ingenieros del Uruguay

HONORES, RECEPCIONES Y OTROS ACTOS DE CONFRATERNIDAD

ANTE EL MONUMENTO AL GENERAL ARTIGAS

El primero de los actos realizados con motivo de este Congreso consistió en el homenaje al prócer de la nacionalidad uruguaya José G. Artigas, el 5 de abril, inmediatamente después de efectuarse por los congresales su primera sesión preparatoria. Desde los salones del Ateneo los congresales se trasladaron a la Plaza Independencia, donde fué depositado un ramo de flores al pie del Monumento que recuerda la personalidad del héroe. Ofreciendo ese homenaje, el doctor G. E. Leguizamón pronunció las siguientes palabras:

«La Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, representada por su Comité Ejecutivo, me ha confiado el honor de expresar sus sentimientos cordiales de admiración y viva simpatía por el pueblo Uruguayo, depositando una ofrenda floral al pie del monumento que perpetúa la gloria de su héreo máximo: José Artigas.

Este homenaje sencillo tiene un doble significado. Tributamos a la memoria insigne de Artigas la respetuosa veneración que merece su épica contienda por la independencia de esta parte de América, y al propio tiempo, damos público testimonio de gratitud a la acogida tan hospitalaria como generosa que ha brindado a nuestra institución el gobierno y funcionarios representantes de la República Oriental del Uruguay.

Los héreos nacionales encarnan, por lo general, los sentimientos predominantes en el alma popular, y es por ello que Artigas representa en alto grado un verdadero símbolo de la Nación Uruguaya, caracterizado por el espíritu erguido de libre determinación, presto a la lucha y al sacrificio, con ardiente nobleza y gallardía.

El modelo de los héreos no existe, pero, los pueblos con su natural intuición, saben encontrar entre los forjadores ilustres de su historia, uno o algunos cuyas románticas hazañas son fruto de un ideal superior, pleno de abnegación y fraternidad.

Fué en los primeros días del tibio y plácido abril de 1813 que Artigas reunió su primera asamblea democrática a la cual expuso su pensamiento político, contenido más tarde en sus famosas instrucciones a los diputados que debían concurrir a la Constituyente.

Es tan grande la fe que anida en el alma de Artigas sobre la justicia de sus reclamos, como vigorosa la voluntad que la sustenta; sin embargo, en ese período álgido e incierto, muestra una serena comprensión de la realidad, y su temeraria rebeldía se transforma para «poner fin a un asunto» —según sus propias palabras— «que llena de consternación a la América comprometida».

La Asociación Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, cuya representación ejerzo, repliega las alas tendidas para la celebración de su V asamblea, e invocando los manes de José Artigas los exalta con una exclamación de profundo y sincero regocijo: tus

sueños de patriota se han realizado; el Uruguay, tierra libérrima de tus afanosas campañas, ha conquistado el respeto del mundo civilizado; marcha con paso firme, procurando con anhelo impaciente el perfeccionamiento de sus instituciones y el bienestar de sus habitantes, dispuesto siempre a hermanar y compartir su destino con las demás naciones de América y con los pueblos libres del mundo».

Las palabras del doctor Leguizamón recibieron el asentimiento de un aplauso fraternal y fueron contestadas por el ingeniero Mario Lenzi en los siguientes términos:

«Señores Delegados: El señor Intendente de Montevideo, me ha discernido el alto honor de recoger en su representación, esta hermosa ofrenda a Artigas que es para los orientales, el libertador, el soldado idealista de profunda fe democrática.

Su acendrado amor a esta tierra, su devoción a los derechos más sagrados del hombre, lo impulsó en la magna empresa de convertirnos en ciudadanos libres, sin ansias de dominio, sin prejuicios ni odios.

Fué la misma llama de libertad que iluminó las esclarecidas figuras de San Martín, Bolívar, O'Higgins, Juarez, Martí y tantos otros valientes que hicieron del mundo de Colón, el mundo de la libertad, de la esperanza y de la paz. Nos encontramos unidos por ese fondo histórico, que es origen de nuestra identidad de ideales, de nuestro culto por el derecho y la justicia, que proclamaron y defendieron a costa de su sangre los esforzados próceres americanos.

La obra de esos héreos ha señalado nuestro destino. Nos hace marchar juntos hacia el mismo futuro, honrando ese sublime legado de libertad, que juntos también aprendimos a valorar y lo evocamos con reverencia.

Vuestro homenaje a Artigas, señores Delegados, lo recibimos con emoción; y no atino, en verdad, con la palabra, a trasmitiros la realidad de nuestro agradecimiento. Pero no echo de menos la elocuencia, que por grande que fuera no alcanzaría a expresar mis verdaderos sentimientos de este instante. Me contento con un gesto de máxima sencillez y profundo significado: el de tender la mano para estrechar fuertemente la vuestra, al impulso instintivo en los actos más espontáneos y más puros de agradecimiento y de amistad. Y así aceptadlo, con ese significado, señores Delegados».

VISITAS AL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA Y MINISTROS

Acallados los aplausos que a su vez merecieron las manifestaciones del ingeniero Lenzi, los congresales cruzaron en corporación la Plaza Independencia para trasladarse a la Casa de Gobierno con el objeto de presentar sus saludos al Presidente de la República, doctor Juan José de Amézaga, quien los recibió en compañía de sus ministros del Interior y de Obras Públicas, doctor Juan J. Carbajal Victorica y don Tomás Berreta.

El mandatario uruguayo aprovechó la oportunidad para reiterar a los visitantes sus más cordiales augurios por el buen éxito de los trabajos que los habían traído a Montevideo.

También los congresales acudieron en corporación a saludar al

Ministro de Relaciones Exteriores, doctor Eduardo Rodríguez Larreta, que los recibió a las once y media del día siguiente en los salones de la Cancillería instalados en el antiguo Cabildo de Montevideo.

ACTO CELEBRADO EN LA SALA DEL RADIO CITY

En la mañana del domingo, día 7, tanto los congresales como numerosas personas invitadas tuvieron oportunidad de concurrir al acto realizado en la gran sala del Radio City, donde el Delegado Chileno, ingeniero Julio Cariola Villagrán, en nombre de la Delegación de su país, elogiosamente presentado a la concurrencia por el Presidente del Congreso, Ingeniero Mario Lenzi, ofreció una interesante conferencia historiada de la organización y el desarrollo de la industria ferrocarrilera en Chile.

Transcribimos a continuación esta interesante y documentada disertación:

«Señor Ministro, señores Embajadores, señoras, autoridades del Congreso, señores Delegados:

Tengo el alto honor de hablar ante Uds. acerca de mi patria, la República de Chile, y en especial de sus ferrocarriles, en nombre de la Delegación Chilena al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

Será una ligera reseña que tendrá la aridéz de las cifras, esa aridéz que lleva en sí la labor del ingeniero.

Los ferrocarriles son la obra de la ingeniería; su historia y su descripción no pueden tener ese brillo y emoción que mantiene al auditorio pendiente del orador.

La vida de un ferrocarril, su crecimiento, sus alternativas, sólo pueden ser relatados con cifras y fechas. Ruego, por lo tanto, al distinguido auditorio otorgue desde luego su perdón a esta charla, que habría querido fuera llena de amenidad y vivo interés.

Los Ferrocarriles de Chile

En la extremidad más austral del Continente Americano, entre el paralelo 17º40 y el paralelo 55º59, que coincide con el Cabo de Hornos, se extiende la República de Chile; larga y angosta faja de tierra que, estrechada entre el mar y la montaña, se apoya fuertemente en los abruptos farallones de la cordillera andina, como para resistir mejor el duro embate de las tempestades del Océano Pacífico.

Con una longitud de 4.500 kilómetros de Norte a Sur, su ancho de Oriente a Poniente varía entre los 170 y 350 kilómetros, lo que da una superficie total de 750.522 kilómetros cuadrados en el Continente, más su territorio antártico, islas de Pascua y Juan Fernández.

Dentro de esta superficie se demarcan con claridad cuatro zonas diferentes, por su clima, su topografía y su producción.

Estas cuatro zonas pueden delimitarse como sigue:

1ª Zona Norte. — Salitrera y minera, se extiende desde Arica a Coquimbo.

2ª Zona Central. — Industrial, frutícola, vitivinícola y chacarera; se extiende desde Coquimbo hasta Maule.

3ª Zona Sur. — Industrial, agrícola y ganadera, se extiende desde Maule hasta Tamuco.

4ª Zona Austral. — Forestal, maderera y ganadera, se extiende desde Temuco hasta Magallanes.

Se ha dicho que la cultura y riqueza de un país, se miden por el desarrollo y eficiencia de sus vías de comunicación.

Si esto es cierto en general, lo es en especial en Chile debido a su configuración geográfica y a la forma en que están distribuídos sus recursos industriales, agrícolas y mineros.

Así lo comprendió la previsión de nuestros gobernantes, y desde los albores de nuestra estructuración nacional se preocuparon preferentemente de la construcción y mantenimiento de carreteras que facilitaran las comunicaciones a través de tan dilatado territorio.

No es de extrañar, pues, que el primer tren de Sud América corriera en Chile, entre Copiapó y Caldera con una explotación comercial y una longitud de 25 kilómetros, a comienzos de Abril de 1851, si bien se inauguró oficialmente algunos meses después, el 4 de Julio de ese mismo año, cuando ya llegaba hasta Monte Amargo, con una longitud de 41 kilómetros.

Este ferrocarril había sido iniciado por el ingeniero señor Mouat en 1845 y fué proseguido y terminado por el señor Wheelwright.

Este último proyectó también, en 1847, el segundo ferrocarril que se construyó en el país, el que debía unir a Santiago con Valparaíso, es decir, la capital con el primer puerto del país.

El 16 de Septiembre de 1855 se inauguró la primera sección de este ferrocarril, pero la incipiente economía nacional no era capaz de hacer frente a los ingentes gastos que demandaba la construcción del resto de esta línea, cuya audacia parece incomprensible para aquellos tiempos.

El último tramo, entre Quillota y Santiago, pasando por las alturas del Tabón con las costosísimas y difíciles obras de arte que se requerían para llevar la vía serpenteando por la cima de las montañas abruptas entre inmensos farallones de piedra, estaba por cierto muy fuera del alcance económico del país en aquellos años.

Hubo, pues, que recurrir al crédito externo y en 1858 se contrató en Londres un empréstito para la terminación de esta obra.

Celoso como ha sido siempre nuestro Gobierno de sus compromisos internacionales, creyó indispensable para garantizar la inversión del servicio de este empréstito, tomar el control absoluto de la obra a que estaba destinado y, al efecto, obtuvo del Congreso una Ley por la cual se le autorizaba para adquirir las acciones de los particulares.

Algún tiempo después, en Mayo de 1859, el Presidente don Manuel Montt, fundado en las autorizaciones que le concedían leyes anteriores, dictó un decreto por el cual estableció que la «dirección y administración de los trabajos que se emprendan por cuenta del Estado en la obra del ferrocarril entre Santiago y Quillota, correrían a cargo de un Superintendente y de una Junta de tres miembros nombrados por el Gobierno», quedando así organizada la primera administración fiscal de los Ferrocarriles del Estado y fué su primer Superintendente el señor Juan Napomuceno Jara.

El ferrocarril de Santiago a Valparaíso quedó totalmente terminado y fué inaugurado el 16 de Septiembre de 1883.

El año 1857 se había inaugurado también el ferrocarril de Santiago a San Bernardo, que fué el comienzo de la Red Sur. Para construir esta red ferroviaria en el tramo San Bernardo a Talca se constituyó una Sociedad Anónima con un capital de 3 millones de pesos, de los cuales el Gobierno aportó un millón.

Después de estos primeros ensayos, para llamarlos así, la construcción de ferrocarriles tomó un incremento considerable.

Para no fatigar a la selecta e ilustrada concurrencia, nos limitaremos a enunciar las cifras siguientes que evidencian la evolución de nuestras vías ferroviarias:

Años	Longitud de vías fiscales en explotación
1895	1.306 Km.
1900	1.486 »
1910	2.073 »
1917	4.295 »
1920	4.311 »
1930	4.395 »
1940	4.694 »
1944	5.333 »

La longitud actual de los ferrocarriles chilenos es de 11.138,728 kilómetros de vía tendida y en explotación, que se dividen como sigue:

Ferrocarriles fiscales	8.133,789 Km.
» particulares	2.987,092 »

Pero estas cifras nada dicen de la evolución y progreso de este medio de transporte.

Entre la pequeña locomotora que arrastraba jadeando hasta Caldera las riquezas mineras de Copiapó para lanzarlas al mundo por los caminos del mar, y las potentes locomotoras actuales que arrastran trenes de más de 1.000 toneladas; entre los modestos trenes de pasajeros, de coches diminutos que corrían fatigosamente entre Santiago y Valparaíso y entre Santiago y Talca y los actuales trenes eléctricos con grandes coches de acero que se deslizan veloces y suaves entre la capital y el primer puerto del país; y los trenes de alta velocidad que corren como flechas disparadas, contra el paisaje sureño, media toda la historia de nuestra evolución ferroviaria.

La pequeña Empresa de $ 12.276.000 de capital, se ha transformado en una poderosa organización cuyo capital alcanza en la actualidad a más de 7 mil millones de pesos.

Construcciones:

La construcción de nuevas vías de comunicación, el ensanche y mejoramiento de las existentes, la construcción de estaciones y otras obras auxiliares, está a cargo de la Dirección de Obras Públicas que recibe la

inspiración directa del Gobierno, pues forma parte del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación.

Para el estudio y ejecución de las obras de vialidad, cuenta la Dirección de Obras Públicas con el Departamento de Caminos y con el Departamento de Ferrocarriles que son entidades completas, cada una en su especialidad y para la habilitación de puertos marítimos y vías fluviales con el Departamento de Puertos.

Pero, a contar desde el 7 de febrero del año próximo pasado, corresponde al Consejo Nacional de Vías de Comunicación, creado en esa fecha, elaborar el plan general de vías de comunicación del país; estudiar y proponer al Gobierno la habilitación de comunicaciones ferroviarias, marítimas, lacustres, fluviales y aéreas.

La construcción de nuevos caminos y ferrocarriles y la habilitación de vías marítimas, lacustres o fluviales, deberá sujetarse al plan aprobado por el Presidente de la República a propuesta del mencionado Consejo en que están representadas todas las actividades que tienen relación con el transporte, así sean fiscales, semi-fiscales o particulares.

Los resultados de este sistema de coordinación de los diversos medios de transporte no se han dejado esperar y ya en los primeros seis meses de labor que virtualmente ha correspondido al Consejo, se ha elaborado un plan que contempla caminos de accesos a las estaciones para ampliar las zonas de atracción de los ferrocarriles y para reemplazar ramales que no se costearían por sus características de montaña; ensanche y mejoramiento de ferrovías y construcción de algunos nuevos ferrocarriles. Este mismo plan contempla, también, la construcción de aeródromos en las principales ciudades del país para el servicio de las rutas nacionales e internacionales que ha estudiado el mismo Consejo Nacional de Vías de Comunicación.

Ferrocarriles Internacionales.

El Estado de Chile posee los siguientes ferrocarriles internacionales:

Arica a La Paz

De 206 kms. en el sector chileno, con trocha de 1.00 mt., tiene una sección de 40 kms. con cremallera de 6 % de gradiente y alcanza alturas de 4.200 mts. Es la vía más corta y económica de salida de Bolivia al Pacífico.

Trasandino por Juncal

Este ferrocarril que, hoy por hoy ,es la única vía ferroviaria de comunicación con la Argentina, con 71 kms. de extensión, con trocha de 1.00 mt. Tiene una importante sección con cremallera del 8 %. Este ferrocarril fué construído por una Sociedad Anónima y el Gobierno chileno ha adquirido el 99 % de las acciones.

Por decreto con fuerza de ley Nº 83/2446 de 31 de Diciembre de 1942, estos ferrocarriles fueron incorporados a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, a fin de unificar la administración de los servicios ferroviarios fiscales, con el objeto de asegurar una mayor eficiencia en la explotación y en el manejo administrativo y económico de ellos.

En 1924 se firmó el Protocolo Barros Jarpa-Noel que contiene disposiciones muy interesantes sobre construcción de otros dos ferrocarriles internacionales. En el Norte el de Antofagasta a Salta que está casi totalmente terminado y enrielado en la parte chilena que comprende una extensión de 178 kms.

En el Sur se está construyendo el trasandino por Loquimay con trocha de 1.68 mts. La dificultad mayor para la construcción de este ferrocarril la constituía el túnel de Las Raíces, que ya está terminado, con una longitud de 4 ½ kms., el mayor de Sud América.

Esta obra es la más difícil de esta línea, por la naturaleza de las montañas por atravesar, porque como dijo un célebre ingeniero constructor de ferrocarriles: ««La arcilla, de que están hechas tantas obras de arte, es el mayor enemigo del ingeniero»».

La sección de Curacautin al túnel, está casi terminada y en ella se trabaja activamente.

Contiene dicho Protocolo interesantes modalidades respecto a la explotación de estos ferrocarriles internacionales. Se establece, por ejemplo, que las tarifas directas serán calculadas a base de los costos directos de transporte.

También debe hacerse mención de que nuestro país está unido a la República hermana del Perú, por una línea ferroviaria entre Tacna y Arica, de 60 kms. de longitud, que es de propiedad de esa República.

Descripciones

Todos los ferrocarriles que posee el Estado y que están a cargo de la Empresa, constituyen dos redes de características muy diversas.

La Red Norte, que abarca los ferrocarriles comprendidos entre la provincia de Valparaíso y la de Tarapacá, empezando en Calera para terminar en Pisagua, tiene una longitud de 1.582 kms. de línea principal con trocha de 1.00 mt.

Es éste, por sus características y sus grandientes de 2 a 3 % y algunos trozos de 4 %, un ferrocarril de montaña que atraviesa, en su mayor parte, por una zona esencialmente minera y de escasa producción agrícola.

La Red Central Sur, en cambio, con una longitud de 3.149 kms. de línea principal, atraviesa una zona eminentemente agrícola y ganadera.

Del total de su extensión, más de 2.696 kms. son de trocha de 1.68 mts., 224 kms. son de trocha de 1.00 mt. y 229 de trocha de 0.60 mt.

Esta Red Sur constituye la parte más importante de los Ferrocarriles del Estado que administra la Empresa y tiene el 85 % del movimiento total de ellos. Esta Red, que corre por el valle central une a Valparaíso y Santiago, capital de la República, con Puerto Montt, la ciudad más austral de este valle y constituye la columna vertebral de las comunicaciones del país.

De esta línea convergen hacia el interior de los valles que se extienden entre las estrías de la Cordillera de Los Andes y las de la Cordillera de la costa, una serie de ramales y caminos transversales por donde llegan hacia las estaciones los productos de esta zona eminentemente industrial, agrícola y agropecuaria.

Organización

Los ferrocarriles chilenos se iniciaron como ferrocarriles de fomento, cuya única misión consistía en llevar el progreso a las regiones que, por falta de medios de comunicación, estaban inexplotadas.

En general tuvieron ese carácter hasta el año 1910, y aun hoy día lo tienen las nuevas líneas.

Dadas las funciones que desempeñaban, tuvieron que administrarse como una repartición dependiente directamente del Estado, que financiaba su presupuesto.

El desarrollo alcanzado en el año 1910, permitió considerar que era necesario darle a esta Empresa la autonomía necesaria para que ella pudiera administrarse como institución industrial y comercial y trajo como consecuencia la primera ley que concedió autonomía a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, la que se dictó el año 1914.

Los efectos de esta ley no tardaron en dejarse sentir con el marcado progreso que, año a año iba desarrollando la nueva administración independiente, la que en un principio se inició con un Director responsable, auxiliado por un Consejo de Administración.

Aun cuando esta organización permitía una determinada autonomía, la intervención política del Consejo en las gestiones administrativas entorpecía en tal forma la administración, que fué necesario modificar su organización a objeto de dar al Director General todas las facultades y responsabilidades de la administración, lo que se obtuvo mediante la ley que se dictó el año 1931.

Los diferentes sistemas de administración por los cuales se ha regido la Empresa, le han permitido experimentar las ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos y se ha llegado a la conclusión de que para una Empresa fiscal, la organización más conveniente es la vigente.

Los principios básicos de esta última organización son los de la independencia económica y de la autonomía de la Dirección.

La independencia económica se ha obtenido mediante las disposiciones de la Ley que establece que el presupuesto de la Empresa es independiente del presupuesto general de la Nación, que ella debe financiar todos sus gastos con sus propias entradas, para lo cual está facultada para establecer tarifas adecuadas. Además, autoriza a la Empresa para administrar e invertir, como peculio propio, los sobrantes que puedan producir sus balances anuales.

Esta independencia económica ha permitido a los Ferrocarriles del Estado desarrollar un plan de obras y de mejoramiento de sus instalaciones y equipo que ha traído como consecuencia un notable mejoramiento del servicio, lo que no habría sido posible con las organizaciones anteriores por los inconvenientes que traducía el rodaje administrativo.

La organización actual de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado es ejercida, bajo la supervigilancia del Gobierno, por un Director General que tiene todas las atribuciones y responsabilidades inherentes a la administración.

La estructuración de la Dirección General está basada en el sistema de Departamentos, a cargo de un Ingeniero Jefe, con personal especializado.

Los Jefes de Departamento son designados por el Director General y el personal es nombrado por el mismo, a propuesta del Jefe del Departamento respectivo.

Cada Jefe de Departamento es responsable del servicio, en su ramo, en toda la red.

La Dirección General está dividida en los siguientes Departamentos:

Departamento de Transporte,
Departamento de la Vía y Obras,
Departamento de Tracción y Maestranzas,
Departamento de Comercio,
Departamento de Materiales y Almacenes,
Departamento de Finanzas y Contabilidad,
Departamento del Personal,
Departamento Judicial, y
Departamento Marítimo.

Cada Departamento está subdividido en Secciones técnicas y administrativas, a cargo de un Jefe de Sección y personal especializado en su ramo, encargado de estudiar todos los problemas concernientes a su especialidad.

Para el desarrollo de la administración, la red ferroviaria está dividida en cinco zonas. En cada una de éstas hay un Jefe de Sección dependiente de cada Departamento, que con su personal correspondiente debe atender la explotación del servicio inherente a su ramo respectivo.

El desarrollo alcanzado por los Ferrocarriles del Estado, puede evidenciarse por las cifras que indican la movilización en los últimos años:

Años	*Tons. Transp.*	*Tons. Kms.*	*Unidades de tráfico*
1924	5.531.000	1.068 millon.	1.879 millon.
1930	5.696.000	1.137 »	2.002 »
1935	5.951.000	1.232 »	2.226 »
1940	7.015.000	1.680 »	2.977 »
1945	7.764.000	1.969 »	3.792 »

Estas cifras dejan de manifiesto que en el período considerado de 21 años, ha habido un aumento de la movilización de más o menos 100 %.

A pesar del enorme aumento de la movilización, la Empresa no ha podido incrementar su equipo en la proporción correspondiente debido a las restricciones originadas en los mercados mundiales en el último período, y sin embargo le ha sido posible atender en forma eficiente a esa mayor movilización, gracias al actual sistema administrativo que le ha permitido aprovechar en mejor forma sus elementos, como se deduce de los datos que a continuación se expresan:

Años	*Unidades de tráfico transportadas por H. P. existente*	*Tons. Kms. transp. por Ton. equipo existente*
1925	3.000	6.581
1930	3.687	5.672
1935	4.006	6.125
1940	4.740	8.101
1945	5.816	9.372

Desde el año 1938, la Empresa de los Ferrocarriles ha implantado un servicio de Navegación a lo largo del litoral, destinado especialmente a servir la zona Magallánica, que carece de medios regulares de comunicación con la zona central y norte del país.

Este servicio ha debido crearse con el objeto de dar mayor impulso a la economía de la zona austral, y por tal motivo su explotación no es comercial.

Por otra parte, con el objeto de ampliar la zona de atracción hacia los ferrocarriles, se ha implantado en los últimos años, servicio de camiones en la zona sur en algunas regiones que carecían de medios de transporte.

Esta medida ha permitido incorporar a la economía nacional, la producción de zonas inexplotadas.

Por estar recientemente en explotación estos servicios, es aventurado consignar, por el momento, cifras estadísticas.

Antes de terminar, en nombre de la Delegación Chilena, quiero formular un voto ferviente y sincero por que los ferrocarriles internacionales de América, en su constante progreso e incremento, contribuyan a realizar el sueño de Bolívar, haciéndolo aún más grandioso en la unidad total del Continente Americano.»

La disertación del ingeniero Cariola fué complementada con la proyección de un film documental que resultó elemento de gran ilustración sobre la materia y el auditorio siguió con el consiguiente interés.

Igualmente interesantes resultaron otras dos películas documentales que se pasaron a continuación: la primera expresamente filmada para su incorporación al programa de actos de este Congreso y relacionada con las actividades actuales de los ferrocarriles uruguayos, tanto del Estado como de empresas particulares; la segunda presentada por la Delegación de Venezuela y conteniendo una bien articulada información sobre las características del desenvolvimiento y la explotación de los yacimientos petrolíferos en dicho país.

PREMIO HIPICO «V CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES»

En las horas de la tarde, especialmente invitados por el Presidente del Jockey Club de Montevideo, los Delegados y sus familias concurrieron a las carreras concertadas para el día en el Hipódromo de Maroñas, y en cuyo programa figuraba un premio denominado «V Congreso Panamericano de Ferrocarriles». Al final el Jockey Club ofreció un «coktail» que dió a la reunión su digno broche social.

También alcanzó brillantes proporciones la recepción que horas más tarde brindaron en su residencia, en honor de las Delegaciones del Congreso, el Administrador General del Ferrocarril Central señor Hugh H. Grindley y su señora esposa.

VISITA A LAS REFINERIAS DE PETROLEO DE LA A. N. C. A. P.

A medio día del lunes 8 los congresales suspendieron sus tareas en el Ateno para trasladarse en una larga caravana de automóviles a



Los Delegados reunidos en el patio de la Refinería de Petróleo de la A.N.C.A.P. en La Teja, antes del banquete ofrecido por la Institución



El Ingeniero Ernesto S. Pelufo, explicando a los congresales, ante una maqueta, las instalaciones de la A.N.C.A.P. en La Teja

visitar los establecimientos de la A.N.C.A.P. en el barrio de La Teja. Allí fueron atendidos por los jefes de las distintas plantas industriales, ofreciéndoles el ingeniero Ernesto S. Pelufo una minuciosa descripción de las instalaciones de la fábrica, delante de la maqueta que las reproduce. Asesorados por el ingeniero Pérez Prins, los congresales recorrieron la refinería que proporciona la casi totalidad del combustible que se consume en el Uruguay.

Finalmente, la Administración del organismo obsequió a los visitantes con un almuerzo.

VISITA DEL MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS A LAS COMISIONES

A media tarde, cuando se reintegraron a sus tareas, las Comisiones recibieron la visita del Ministro de Obras Públicas, que concurrió al Ateneo con el propósito de recibir una impresión directa del Congreso en plena actividad. Previamente el señor Berreta se detuvo en la Secretaría General para observar su funcionamiento y luego recorrió los salones en que sesionaban las distintas Comisiones, con cuyos miembros departió sobre la marcha de los trabajos, manifestando gran interés por el éxito del Congreso. Acompañaron al Ministro en su recorrido el Presidente del Congreso, ingeniero Mario Lenzi, el Secretario General, ingeniero Enrique G. Segundo y el Secretario General Adjunto doctor José L. Coello de Portugal.

RECEPCION EN LA ASOCIACION DE INGENIEROS

Terminadas las tareas de aquel día, los Delegados y sus señoras concurrieron a la sede de la Asociación de Ingenieros del Uruguay, donde se les ofreció un «cocktail». La recepción tuvo el brillo que era de prever y fué ofrecida por el ingeniero Agustín Maggi, Presidente de la Institución, en los siguientes términos:

«Señoras, señores: La Asociación de Ingenieros del Uruguay recibe hoy con todo afecto a los Delegados del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles que, para honra y beneplácito de nuestro país se desarrolla ahora en Montevideo. Y lo hace particularmente complacida, en este hogar común, de un feliz ensamble de las entidades representativas de las profesiones universitarias que, en su conjunto, forman la Agrupación Universitaria del Uruguay.

A todos les damos nuestra más cordial bienvenida; esa misma afectuosa bienvenida que, con profundo respeto, hacemos extensiva a las señoras que os acompañan, a ese feliz aporte de calor de hogar que habéis traído al Congreso y a esta casa, y a quienes, junto a las nuestras, agradecemos ahora el amable alternar y la delicada tonalidad que le dan a este ambiente.

Por su significado, por su contenido y por sus resultancias, este Congreso es y será un elemento magnífico para el desarrollo de los ferrocarriles, que constituyen a su vez un factor básico y determinante para el progreso económico, social y político de un país.

Lo ha sido en el pasado, como lo es en el presente y como lo será en el futuro.

Vemos aquí a una pléyade de capacitados continuadores de la labor de aquellos esforzados «pioneers», que muy a menudo vinieron de afuera y a quienes estamos siempre muy agradecidos; los que con

tesón y espíritu de sacrificio, extendieron los rieles por los ignotos valles, montañas, desiertos y bosques, para llevar la civilización y el progreso por doquier, para crear nuestras nacionalidades.

Entre los componentes de las brillantes Delegaciones aparece un natural predominio de altos representantes de nuestra profesión de ingenieros, hoy ya muy jerarquizada, y cuyos integrantes, por la propia naturaleza de las cosas y dentro del complejo de su alta y diversificada misión, acaban de dejar sus puestos de comando en la destrucción del mal, para tomarlos ahora decididamente, y es un buen ejemplo el propio desarrollo de este Congreso, en la reconstrucción del bien.

Y es en esa recontrucción del bien que, con clara noción de los deberes y de las responsabilidades, todos los miembros de este Congreso luchan ahora intensamente con el decidido propósito de fomentar y mejorar un componente de gran categoría para el remodelado, en todas sus manifestaciones, de la vida de este continente; en esa lucha en que estamos ahora todos empeñados para llegar al normal equilibrio entre nuestras inmensas posibilidades y nuestra crecientes necesidades; para cubrir ese déficit de extensión planetaria, que aparece como factor preponderante de las desgracias actuales, así como de esos perniciosos fenómenos de la inflación y de la especulación.

Nosotros estamos convencidos de que en estos momentos, al anhelo de enseñar y de aprender, unís el loable propósito de amalgamar vuestros conocimientos y vuestra experiencia, para hacer un todo armónico que ha de reportar incalculables beneficios en el progreso de la técnica ferrocarrilera.

Pero sabemos también de vuestros cálidos propósitos de estrechar amistades, —habéis llegado seguramente a Montevideo con los brazos abiertos—; brazos tan abiertos como los vuestros encontraréis aquí, en la Asociación de Ingenieros del Uruguay, que agrupa a más del 90 % de los ingenieros uruguayos, — Brazos que al juntarse los corazones, aprietan después fuertemente, como expresión de eterna amistad, y como expresión de nuetros comunes anhelos de ver definitivamente cumplido el destino histórico de ese signo de esperanza que es América toda; una unión estrecha de países que se quieren y se respetan, con fronteras tenues, económicas y políticas ensambladas por un amplio espíritu de paz, de trabajo productivo, de bienestar, de libertad, de justicia, de democracia. En ese sentido, al prolongar los rieles y juntarlos en las fronteras, materializáis vosotros ese símil de las dos águilas que se parten en los dos polos para juntarse después y establecer la real conjunción de los valores materiales, espirituales, morales y culturales — una tetralogía que, en simbiosis armónica, determina la grandeza de un país y el bienestar de sus habitantes.

Señores congresales: Queremos que no sea un lugar común, ni palabra vana cuando os decimos ahora: estáis en vuestra casa; tan vuestros como nuestros son su continente y su contenido.

En nombre de la Asociación de Ingenieros del Uruguay:

¡Por el éxito del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles!

¡Por la grandeza y la prosperidad de nuestras patrias y de América toda!

¡Por la felicidad personal de todos ustedes!»



Grupo de Delegados en su visita a las obras de la Central Hidroeléctrica del Río Negro en Rincón del Bonete



Vista general de la presa, vertederos y edificio de máquinas en construcción de la Central Hidroeléctrica de Rincón del Bonete.

En nombre de las Delegaciones agasajadas, el ingeniero Walter Ribeiro da Luz, Presidente de la Brasileña, correspondió con una inspirada y elocuente improvisación que fué aplaudida calurosamente.

EXCURSION A LA CENTRAL HIDROELECTRICA DEL RIO NEGRO

El martes 9, quinto día del Congreso, fué totalmente absorbido por la excursión a Rincón del Bonete, en el Departamento de Tacuarembó, para visitar la fábrica hidroeléctrica del Río Negro.

Esta obra, una de las más importantes en su género de Sud América, está destinada a producir 500 millones de Kwh, por año, mediante la instalación de cuatro turbinas Kaplan de 45.000 HP. cada una. Fueron iniciados sus estudios por el ingeniero Don Víctor B. Sudriers en el año 1904 y proyectada en 1930 por el profesor Adolfo Ludin, habiendo sido adjudicada su construcción en 1937 a un consorcio de firmas alemanas; como consecuencia de la guerra europea de 1939 quedaron interrumpidos los suministros, acudiéndose al Gobierno de los Estados Unidos, quien concedió a los fabricantes de ese país las facilidades necesarias para la construcción de los equipos, acordando, además, al Gobierno del Uruguay un crédito para estas adquisiciones de doce millones de dólares, por intermedio del Export Import Bank de Wáshington.

La presa que ha sido necesario construir tiene una longitud de 1170 metros y una altura de 40 metros, habiéndose formado un lago artificial de 115.000 hectáreas con 9 mil millones de m^3 de agua, obligando a efectuar un desvío en la línea férrea a Rivera de 30 kms. en un trayecto que ha quedado totalmente sumergido.

Hasta el presente solo trabajan dos máquinas y se espera llegar pronto con ellas al millón de Kwh. diarios, lo que supone una economía mensual de combustible a los precios actuales de más de medio millón de pesos uruguayos. La conducción de la energía eléctrica a Montevideo, se efectúa por dos líneas de transmisión de 150 kv, con una longitud de 240 kilómetros.

El viaje a Rincón del Bonete permitió a los ferrocarrileros americanos conocer el adelanto actual de las vías uruguayas, al mostrarles la línea principal, más céntrica y consolidada, armada con rieles de 40 kilogramos.

La excursión fué gentilmente ofrecida por la Compañía del Ferrocarril Central, que obsequió espléndidamente a los viajeros —cuyo número ascendía a más de doscientos— con desayuno, cocktail, almuerzo, merienda, etc., servido a bordo del mismo tren especial que puso a su disposición, haciendo además, una exhibición de su servicio fonoeléctrico, juzgado por muchos congresales como una novedad interesantísima. Consiste en un equipo, o conjunto de coches, en los que el viajero, por medio de discretos altavoces va oyendo música, descripciones de las regiones que se atraviesan o lugares históricos. Este servicio es atendido desde una cabina central de transmisión. El Ferrocarril Central organiza frecuentes excursiones en los fines de semana a precios populares con el equipo fonoeléctrico, con un gran éxito de público, agregando, además, a dicho servicio el de sanidad, para la asistencia de contusiones o pequeños accidentes.

Los participantes del paseo estuvieron de regreso en la Estación Central de Montevideo a las 21 horas, manifestándose muy complacidos de las atenciones que se les prodigó en el viaje, así como del estado de las instalaciones ferroviarias y de la importancia de la obra visitada.

El señor Hugh H. Grindley, Director y Administrador General del Ferrocarril, que no pudo acompañar a los excursionistas por encontrarse indispuesto, envió un mensaje de salutación que fué leído por el locutor del tren, en el cual se formulaban, además, los mejores votos por el éxito de los trabajos del Congreso que se estaba celebrando.

BANQUETE OFRECIDO POR EL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS

En nombre del Poder Ejecutivo del Uruguay, el Señor Ministro de Obras Públicas Don Tomás Berreta, ofreció a los señores Delegados y señoras, un banquete oficial que tuvo lugar en el comedor de gala del Parque Hotel y que contó con la presencia de más de trescientos comensales.

Ocupaban la mesa presidencial con el Ministro de Obras Públicas, el Vice-Presidente de la República Doctor Alberto Guani, el Ex-Presidente de la República Ingeniero José Serrato, los Embajadores de Estados Unidos, Argentina, México, Brasil y Chile acompañados de sus señoras y todos los Ministros y Representantes diplomáticos de los países que han concurrido al Congreso.

Durante la comida, servida con arreglo a un delicado menú, una orquesta interpretó diversas composiciones americanas y con anterioridad, el himno nacional uruguayo. Ofreció el homenaje Don Eduardo García de Zúñiga, ilustre personalidad de la ingeniería nacional y ex-Director de Ferrocarriles, quien se expresó en los siguientes términos:

«Señor Presidente, señores Delegados, señoras y señores: el Sr. Ministro de Obras Públicas, me ha designado para que, en su nombre. presente a ustedes, sus votos de pleno éxito en los trabajos del Congreso Panamericano de Ferrocarriles y les transmita sus deseos de que lleven a sus respectivos países un recuerdo grato y duradero de su permanencia entre nosotros.

La participación de tan ilustres huéspedes en este primer Congreso de ferrocarrileros de todas las naciones de América, tiene, más allá de su evidente utilidad técnica, un alto significado que no es el menos interesante y que es oportuno destacar. Yo debo, sin duda, el honor de dirigir a ustedes la palabra en nombre del señor Ministro de Obras Públicas, a mi vinculación con los ferrocarriles del Uruguay, vieja ya de más de medio siglo y a la fe que me anima en el futuro de los ferrocarriles, cuya era perdurará por muchos años, sin que otros medios de transporte más modernos impidan su eficacísima cooperación al progreso, a la civilización y al bienestar de la humanidad.

La presencia de Vds. y su participación en los variados y difíciles cometidos en que estamos empeñados, demuestran que nuestro entusiasmo y nuestras esperanzas a ese respecto son universalmente compartidas.



Presidencia del Banquete Oficial, ofrecido por el Señor Ministro de Obras Públicas Don Tomás Berreta, al Cuerpo Diplomático, Delegados y señoras



Vista parcial del comedor de gala del Parque Hotel, durante la celebración del banquete oficial

Y tiene, además, esa grata presencia otro grato significado que deseo analizar.

Cunde a estas horas un cierto pesimismo a propósito del porvenir de la industria ferrocarrilera. Hay quienes piensan que la coexistencia de otros instrumentos de transporte más al día restará importancia al ferrocarril y acabará por relegarlo a la historia de las cosas pasadas de moda. Ese injustificado pesimismo pretende basarse en dos circunstancias que voy a analizar. Se olvida, por de pronto, que todo adelanto en la ciencia de los transportes provoca un aumento en la producción y consecuentemente en la densidad demográfica, propendiendo así indirectamente al mismo progreso ferroviario. La segunda de aquellas circunstancias consiste en que el principal y tradicional concurrente del camino de hierro, —la carretera—, no podrá nunca desalojarlo de su función especial, quiero decir en su capacidad para el acarreo de grandes masas de mercancías en el mínimo de tiempo.

Aunque nuestro pequeño País no pueda en forma alguna, ni aún relativamente a su extensión territorial, compararse a los Estados Unidos de Norte América y a la longitud de sus ferrocarriles, quiero recordar un original y gráfico planteo de la cuestión, hecho con singular objetividad por el Presidente Franklin D. Roosevelt, cuando en un discurso de corte eminentemente práctico, calculaba que, para reemplazar los ferrocarriles por camiones, habría que disponer de un número de éstos, capaz de formar, colocados en fila continua, una cinta enorme que atravesase todo el territorio de la Unión en su parte más ancha, desde Nueva York hasta California.

Termino, señores Delegados, con una ferviente expresión de agradecimiento por el concurso que han prestado Vds. con tanta laboriosidad como talento, a ese memorable Congreso».

En representación de todas las Delegaciones, contestó el Presidente de la Delegación Cubana, ingeniero Agustín A. Goytisolo y Fowler con el siguiente discurso:

«Excmo. señor Vicepresidente de la República, Excmo. señor ex-Presidente, Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, Exmos. señores Embajadores y Ministros, autoridades todas, señores Presidentes de la Comisión Permanente y del Comité Ejecutivo del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, señores Delegados, señoras, señores:

Por benévola resolución del Comité Organizador de este Congreso, memorable sin duda, he sido designado para expresar las gracias en nombre de todos sus integrantes al Excmo. señor Ministro de Obras Públicas, por la exquisita muestra de atención con que nos honra en este brillante acto, e interpretando un profundo sentimiento de natural simpatía hacia este pueblo del Uruguay, patria de Artigas, que es muestra gallarda de la alta valía de América, a la vez destaco la infinita alegría que nos ha proporcionado esta concurrencia a la importantísima asamblea internacional que celebramos, de visitar, rindiéndole homenaje de admiración, a la ilustre ciudad del Plata, que nos brinda hospitalidad.

Concordamos en absoluto con las ideas del señor Ingeniero Eduardo García de Zúñiga en cuanto al porvenir de los ferrocarriles, por cuyos mejores destinos está laborando este Congreso tan tesoneramente

y hacemos votos porque el modesto esfuerzo de cuantos en alguna forma contribuímos a su desenvolvimiento, tenga el poder de orientar definitivamente por sendas de progreso, no sólo el sistema de transportes al cual tenemos vinculadas nuestras actividades, sino además, principalmente, el futuro de nuestras patrias respectivas. Pero, ciertamente, que tales propósitos no habremos de lograr si no cultivamos el equilibrio y la inter-relación entre los diversos medios de transportes, con la coordinación de su actividad funcional, extremo éste que representa las más fervientes esperanzas de todos los factores humanos que, en la totalidad de nuestras tierras, intervienen y dependen de este sector de producción, básico de toda economía nacional. La sensibilidad de este certamen para tema tan vital, debe llenarnos de regocijo y de fe sobre la estabilidad y supervivencia del transporte ferroviario, que seguirá escribiendo en su historia, al servicio de la civilización, nuevas páginas de progreso.

Una vez más, en esta conferencia, la América ha marchado unida como lo quería el apóstol de mi patria, José Martí, «en apretado haz como la plata en las raíces de lo Andes».

He dicho».

HOMENAJE AL INGENIERO DON GABRIEL QUIROS G.

En su segunda sesión plenaria el Congreso aprobó por aclamación la moción presentada por el Delegado argentino ingeniero Carlos Alberto Ponsati acordando designar miembro honorario del Comité Ejecutivo Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles al ingeniero chileno Don Gabriel Quirós en atención a los valiosos servicios prestados por el mismo a la Asociación durante más de cuarenta años de actividad en la industria ferroviaria.

Este simpático homenaje dió lugar a que al medio día siguiente los congresales rodearon al ingeniero Quirós en el salón de fiestas de la Confitería Americana, ofreciéndosele una demostración que puso de manifiesto el sincero aprecio que se le profesaba y que el presidente del Congreso, ingeniero Mario Lenzi, expresó en el mismo acto con las siguientes palabras, fraternalmente corroboradas por el aplauso de la concurrencia:

«He aceptado el gran honor de ofrecer esta demostración al Ingeniero Quirós, que exterioriza el respetuoso aprecio y admiración a su persona y el beneplácito con que los Delegados al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles reciben su consagración de Miembro Honorario de la Comisión Permanente del Congreso Panamericano de Ferrocarriles.

He aceptado este gran honor, sabiendo no obstante, que para hablar a Don Gabriel —permítaseme usar tal tratamiento como honroso título al insigne colega y gran caballero— tendría que emplear la frase brillante y elocuente capaz de condensar en la brevedad de un discurso la vida fecunda y ejemplar de nuestro homenajeado. Pero hablaré con el lenguaje de la sinceridad, no para exaltar su personalidad que nos es tan conocida, que hace imperecedera su trayectoria magnífica de hombre y su obra de ingeniero. Tan sólo he de decir que



Homenaje tributado al Ingeniero chileno Gabriel Quirós González con motivo de haber sido electo Miembro Honorario del Congreso Panamericano de Ferrocarriles





Anverso y reverso de la medalla conmemorativa del

V Congreso Panamericano de Ferrocarriles

su nombre y su acción han traspuesto las fronteras de su hermosa patria y nos pertenece. Es que ha convivido con nosotros, agregando a sus tareas profesionales y con parejo ímpetu, sus afanes americanistas de acercamiento y comprensión.

Ha ocupado las primeras filas en la Unión Sudamericana de Ingenieros, USAI, con tesón y generosidad insuperables; y ahí deja también su fructífero surco que afirma aún más su admirable personalidad, su corazón rebosante de bondad, de amor a sus semejantes, de abnegación consagrada a ese puro sentimiento.

Don Gabriel: habéis conquistado así un puesto de honor que os corresponde y que trae a nuestros corazones el júbilo que queremos expresaros en este acto».

VISITA A LOS TALLERES DE PEÑAROL Y OTROS ACTOS

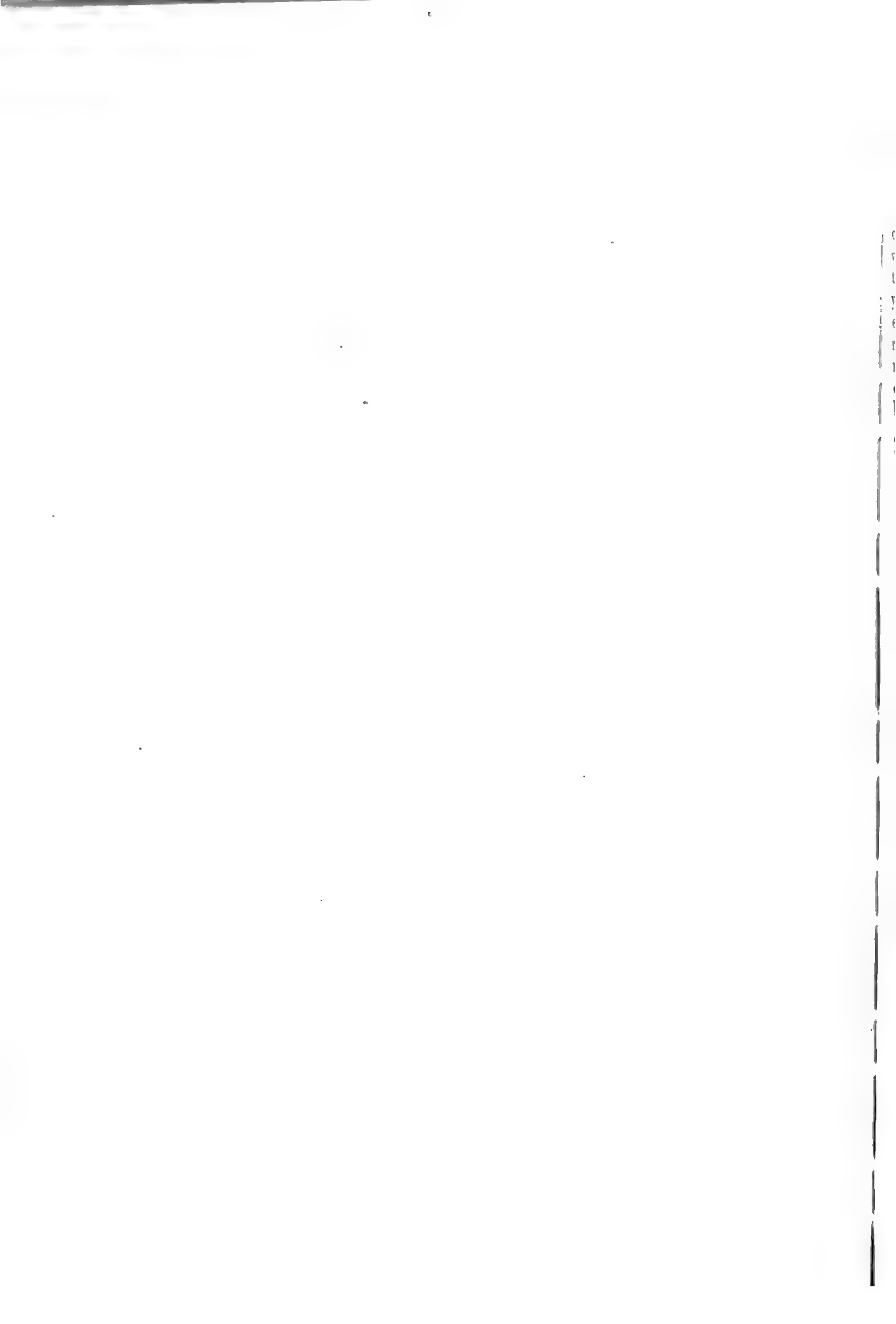
El viernes 22 en las primeras horas de la tarde, los Delegados fueron conducidos en tren especial a la localidad de Peñarol con objeto de visitar los talleres centrales de la empresa del Ferrocarril Central del Uruguay, siendo acompañados por los principales jefes de la misma, pudiendo visitar las instalaciones en plena actividad. Esta fué la última de las excursiones programadas.

La premura del tiempo disponible impidió que las Delegaciones recibiesen el agasajo de otras demostraciones que se les deseaba tributar fuera de programa. No obstante ello, y por una especial invitación del Decano de la Facultad de Ingeniería Sr. Agustín Maggi, visitaron las obras del nuevo y grandioso edificio que se contruye para esta institución.

Igualmente las Embajadas de Chile y de Bolivia ofrecieron en sus salones lucidas recepciones en honor de los congresales y sus señoras.



INFORMACIONES DE PRENSA



LA PRENSA ANTE EL CONGRESO

En todo momento, el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles contó con la colaboración viva, amplia y decidida de la prensa montevideana, que percibió con claridad la importancia de esta reunión internacional, la primera después de terminada la conflagración mundial y supo proceder en consecuencia, coadyuvando a su mejor éxito mediante el comentario y la información, tanto en la etapa de los trabajos preparatorios como durante las deliberaciones de la asamblea en funcionamiento. Todos los principales órganos periodísticos de la Capital —«El Día», «La Mañana», «El Plata», «La Razón», «El Diario», «El País», «El Tiempo» y «El Bien Público», así como la «Revista de Ingeniería»— abrieron sus columnas a la obra del Congreso publicando informaciones y reportajes en que expusieron sus puntos de vista sobre la materia en debate numerosos ingenieros y técnicos industriales especializados en cuestiones ferroviarias y problemas del transporte.

Como un exponente de ese interés, es elocuente el artículo de fondo que dedicó el diario «La Razón» a la inauguración del Congreso, bajo el título de «Afirmación de panamericanismo práctico». Hélo aquí:

«Con el brillo de que dan cuenta las extensas crónicas periodísticas dadas a publicidad, sesiona en estos momentos en nuestra capital, con asistencia de calificadas delegaciones de casi todos los países del continente, el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, cuya realización en Montevideo fuese convenida en la anterior reunión efectuada en Bogotá. No puede escapar a nadie, la enorme significación de que se reviste este Congreso tanto por la trascendencia en sí misma de los temas que está llamado a abordar, como por la circunstancia de ser ésta la primera reunión que se realiza después del término de la guerra, en instantes en que, como lo señalara acertadamente el Ministro de Obras Públicas de nuestro país, señor Tomás Berreta, los problemas del transporte adquieren una importancia vital en el desarrollo económico, social y hasta político de los pueblos.

América ofrece, en esta materia, señalados contrastes. Mientras en la parte norte del continente, el desarrollo de los sistemas ferroviarios alcanza las más altas metas del progreso, facilitando al máximo el desenvolvimiento de las actividades productivas, en el sector sur, salvo raras excepciones, las redes ferrocarrileras señalan deficiencias notorias, que obstaculizan la mejor explotación de sus grandes recursos. Existe, pues, una necesidad evidente de buscar, hasta donde sea posible, un equilibrio que es reclamado como indispensable no sólo para estrechar aún más las relaciones entre las distintas unidades continentales, sino también, para hacer posible esa interdependencia económica en la que América deberá buscar, a la vez que los mayores progresos materiales, la base sobre la que asiente las conquistas del máximo bienestar para sus pueblos. De allí, la extraordinaria trascendencia de este acto.

Hemos de admitir que, como consecuencia de los últimos adelantos, mecánicos y científicos, el transporte habrá de recibir nuevas y tal vez inesperadas soluciones. No obstante será asimismo forzoso con-

venir en que, pese a ello, el ferrocarril continuará siendo por muchísimo tiempo todavía, el medio terrestre absolutamente indispensable para la movilización del comercio y el intercambio de producciones, con lo cual su supervivencia a todas esas conquistas actuales está largamente asegurada. Natural resulta, en consecuencia, que se procure el hallazgo de soluciones comunes, a través de las cuales sea posible facilitar ese ideal de armonización de la producción americana, mediante la coordinación internacional de los sistemas ferroviarios. Y de allí, también, la capital importancia de este Congreso.

En tal sentido, todas las decisiones de conjunto a que arribe el Congreso, tanto en lo que se refiere a la coordinación de los sistemas actuales, como en cuanto al posible empalme de líneas futuras y, particularmente, en cuanto a la conciliación de las conveniencias nacionales con las de índole internacional en la proyección de nuevas redes, contituirán otras tantas afirmaciones de panamericanismo práctico, desde que al lograrse la ligazón entre los países, a través de un medio material de la mayor importancia, será posible hacer más intenso el intercambio de cosas y de personas en América, promoviendo, por el mayor acercamiento y la multiplicación de las oportunidedes de contacto, un más íntimo y estrecho conocimiento mutuo entre los habitantes de las diferentes naciones continentales.

Se reviste, también, de singular importancia, sobre todo para países como el nuestro, donde se están llevando a cabo, en estos instantes grandes planes de obras públicas que comprenden, incluso, la extensión de sus actuales redes ferroviarias, el intercambio de experiencias entre los técnicos de las distintas naciones, llamado a facilitar aún más, la concreción de soluciones generales y el establecimiento de normas en este aspecto fundamental de la política del transporte, respecto de la cual, la preocupación que le dispensa el continente constituye un signo promisorio de su anhelo de expansión económica y de sus constantes afanes de progreso».

Reproducimos a continuación las declaraciones que hicieron algunos Presidentes y miembros de distintas Delegaciones, las que reflejan no sólo la trascendencia y utilidad práctica de los temas tratados, sino también la cordialidad de las deliberaciones y el valioso aporte de esta asamblea para la intensificación de las relaciones entre todos los países americanos.

MANIFESTACIONES DEL PRESIDENTE DE LA DELEGACION ARGENTINA, ING. PEDRO P. MARTIN

Preside la delegación argentina al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles el ingeniero Pedro P. Martín, a cargo de la Inspección General de Explotación Comercial de la Dirección de Ferrocarriles de la República vecina. La delegación argentina es muy numerosa y la integran representantes del gobierno y delegados de Ferrocarriles e Institutos, así como de la Dirección de Vialidad de Córdoba.

El Ing. Pedro P. Martín ha accedido, con deferencia que agradecemos, a hacernos algunas declaraciones en relación con las actividades del Congreso y otros tópicos ferroviarios. Nos significó que esas manifes-

taciones las formulaba en su carácter de técnico y en forma absolutamente privada, de suerte que no debían ser tomadas como expresión oficial de la delegación.

En opinión de nuestro entrevistado el Congreso Panamericano de Ferrocarriles constituye un acontecimiento magnífico y auspicioso que presenta contornos de innegable trascendencia. El hecho —agrega— de que tenga carácter panamericano, tomando parte en él países que antes no intervenían en estas asambleas, acrecienta su significación. Ello permite que podamos conocer de cerca los problemas ferroviarios de los referidos países. Los trabajos presentados, por su número y su calidad, revisten considerable importancia. No cabe duda que los resultados de las labores del Congreso serán sumamente beneficiosos para alcanzar soluciones acertadas en los complejos problemas ferrocarrileros del continente.

Refiriéndose al estado actual de la cuestión de los transportes en su patria, el Ing. Pedro P. Martín nos expresa que la Argentina está actualmente estudiando y sigue de cerca la evolución de los distintos medios de transporte, que durante la guerra sufrieron una paralización considerable, sobre todo el automotor, por escasez de los elementos necesarios para su explotación. En el propósito de perfeccionar la coordinación de los transportes, el gobierno ha elaborado un proyecto de Estatuto del Transporte, que ha sometido a la consideración del Congreso de la Nación, de acuerdo con los preceptos constitucionales. Ese estatuto será un verdadero Código del Transporte, si bien únicamente regulará lo concerniente a ferrocarriles y carreteras, reformando la ley 12346 de coordinación de transportes. En dicho estatuto se contemplan todos los aspectos fundamentales de la cuestión y se define la coordinación de aquellas ramas.

«En nuestro país —prosigue el Ing. Martín— se ha dedicado gran atención a los problemas de las comunicaciones y transportes porque, dada la extensión del territorio nacional y la diversidad de las fuentes de producción así como las grandes distancias que hay que recorrer para atender debidamente las exigencias de la economía, la industria del transporte es fundamental para la vida de la nación».

Nos informa, a continuación, nuestro interlocutor que, al presente, los Ferrocarriles del Estado argentino construyen una línea que vinculará la red nacional con la provincia de Corrientes hasta Paso de los Libres, frente a Uruguayana, empalmando así con los ferrocarriles brasileños. Por otra parte, está en construcción otra línea, la de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra, en Bolivia, de acuerdo con el convenio celebrado con este país. Y también se construye actualmente la línea de Socompa, que significará un nuevo enlace ferrocarrilero con Chile por el Norte. El control de los transportes ferroviarios y camineros es ejercido en la actualidad en la Argentina por la Dirección Nacional de Transportes.

Termina nuestro distinguido entrevistado diciéndonos que se siente muy satisfecho de encontrarse en esta tierra hermana del Uruguay y agradecido por la cordial acogida de que han sido objeto los delegados argentinos. Afirma que ha encontrado en todas partes, en todas las delegaciones, el mayor espíritu de colaboración, lo que permitirá —

afirma— que el Congreso alcance el éxito que todos anhelamos para el aseguramiento del panamericanismo.

«El Día», Abril 8 de 1946.

DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DE LA DELEGACION BOLIVIANA

Preside la delegación boliviana al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, el ingeniero Eudoro Galindo Q., quien representa a su Gobierno y a los Ferrocarriles del Estado de Bolivia. En conversación que con él hemos sostenido, el Ing. Galindo Q. empezó dedicando muy amables elogios al Uruguay, y ponderando la cordialidad con que había sido recibido. Con respecto al Congreso en que interviene manifestó que, a no dudarlo, su importancia era considerable teniendo en cuenta la calidad y número de las delegaciones así como la significación de los temas que en él se tocan. Estos congresos —agregó— encierran, en mi opinión, gran trascendencia porque no sólo se ocupan de lo que estrictamente concierne a la explotación de los ferrocarriles sino que también se discuten en ellos temas de carácter general que involucran problemas económicos y aún políticos relacionados con los servicios de transportes entre los países que componen la comunidad panamericana.

Nuestro entrvistado dijo luego que esperaba que los resultados del presente Congreso tendrían amplias proyecciones para el futuro porque los hombres que en él intervienen no son solamente técnicos sino, además, representantes de los diversos países americanos, por cuya razón sus informes y las conclusiones del Congreso habrán de merecer una consideración favorable por parte de los respectivos gobiernos. Los resultados del Congreso demandarán, luego, la acción de las Cancillerías a fin de resolver los problemas pendientes en este terreno con lo que se irá realizando el ideal de la política de buena vecindad preconizado por el inolvidable Presidente Roosevelt.

Sobre el estado actual de las comunicaciones ferroviarias en Bolivia, expresónos el ingeniero Galindo que se sufre allá la misma crisis de crecimiento que ha ocasionado la demanda de transporte en Sudamérica, agravada por las dificultades existentes para conseguir la renovación del equipo y la adquisición de repuestos. Por esa razón —añadió— la pequeña red ferroviaria boliviana no puede satisfacer debidamente las neceidades del país. En realidad, Bolivia se encuentra actualmente en una etapa de construcción de vías férreas a pesar de la competencia de los transportes por carretera. Sin embargo, por lo que a esto respecta, como las distancias a recorrer son con frecuencia muy largas, el transporte por carretera no resulta en tales casos económico.

En la actualidad, se están contruyendo en Bolivia, un ferrocarril de Yacuiba a Santa Cruz que unirá el interior del país con la frontera argentina, y otro de Corumbá a Santa Cruz que llega hasta la frontera del Brasil. Al mismo tiempo, el Gobierno construye otro para la zona del altiplano, el ferrocarril de Cochabamba a Santa Cruz, del que ya se han construído 130 Kms. faltando poco más de 420 Kms. El Estado tiene en Bolivia cuatro de las líneas ferroviarias, dos de ellas con conexiones internacionales Arica a La Paz y Atocha a Villazón (frontera argentina); y otros dos internos, que son el de Potosí a Sucre y el de

Cochabamba a Santa Cruz antes citado. El de Potosí a Sucre se está prolongando hasta Camiri para empalmar con el de Yacuiba a Santa Cruz.

Terminó el Ing. Eudoro Galindo Q. su interesante charla con los siguientes términos que mucho agradecemos: «Deseo expresar mi más cordial y atento saludo a «El Día», órgano de opinión que ocupa lugar cimero no sólo en el Uruguay sino en la prensa de América. Conocemos sus prédicas en pro del progreso de la colectividad y sus esfuerzos para elevar el nombre del Uruguay y de su prensa libre que es ejemplo en que debe inspirarse la prensa del Continente».

«El Día», Abril 7 de 1946.

DECLARACIONES DEL PRESIDENTE DE LA DELEGACION BRASILEÑA, ING. WALTER RIBEIRO DA LUZ

El Ing. Walter Ribeiro da Luz, Director de la División de Estudios del Departamento Nacional de Ferrocarriles de Brasil, es el presidente de la delegación brasileña al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Habiéndole solicitado su opinión sobre las labores del Congreso y el estado presente del problema ferroviario en su patria, nuestro grato y distinguido visitante ha tenido la gentileza de hacernos las siguientes declaraciones:

«El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles es una asamblea de alto significado técnico y de magníficas finalidades. Además de los problemas técnicos que se discuten en sus reuniones, las que son de gran valor por la competencia de los ingenieros que en ellas intervienen y que han contribuido con diversos trabajos y estudios, existe el aspecto altamente importante de la aproximación y entendimiento entre los profesionales de los diversos países americanos. Por medio del contacto más íntimo que el Congreso permite, los miembros de las delegaciones pueden intercambiar con más facilidad ideas y eneñanzas y, de esta suerte, conocer más de cerca los problemas de las naciones hermanas y las respectivas características.

Los ingenieros brasileños han contribuido al Congreso enviando una delegación, animada del deseo de colaborar y de fe, a fin de representar a Brasil en esta empresa de cultura, civilización e idealismo. Traemos un mensaje de cordialidad y solidaridad continental para todas las naciones del hemisferio, a las que saludamos con todo afecto y con el deseo de hermanar nuestros sentimientos en el mismo ideal común de la fraternidad continental, que es el único ideal capaz de conducirnos a una paz segura y duradera».

En cuanto al problema de las comunicaciones ferroviarias en Brasil, el Ing. Walter Ribeiro da Luz nos manifestó que ese problema es de capital importancia para el país. Por ser mi patria —dijo— un país de gran extensión territorial y de relativamente pequeña densidad de población, las inversiones que se hagan, en los sistemas de transporte deben corresponder a necesidades reales perfecta y previamente determinadas a fin de proporcionar un movimiento de pasajeros y productos según moldes eficaces y económicos.

A consecuencia del largo período de la guerra, — prosiguió,— con

los trastornos que tal situación produjo, singularmente las dificultades para reparar las líneas y reponer el material, las ferrovías brasileñas tropezaron con grandes obstáculos para llenar a satisfacción sus finalidades. Sin embargo, merced a un esfuerzo bien dirigido y patriótico de los dirigentes y empleados, fué posible atravesar la seria crisis sin mayores daños ni quebrantos para la economía e intereses nacionales.

En el momento presente —añade el presidente de la delegación brasileña— ya se encuentra estudiado y planificado el reacondicionamiento de esas vías férreas, estando las autoridades gubernamentales firmemente empeñadas en llevar a la práctica con la mayor rapidez y la más completa eficacia los proyectos elaborados.

Concluye el Ing. da Luz sus declaraciones expresándonos que agradece muy sinceramente las demostraciones de cariño y simpatía de que son objeto desde su llegada los delegado brasileños por parte de las autoridades y pueblo del Uruguay.

«El Día», Abril 9 de 1947.

LO QUE NOS HA DICHO EL PRESIDENTE DE LA DELEGACION COLOMBIANA

Entrevistado por nosotros el presidente de la delegación colombiana al V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Ing. Alberto Albán Liévano, Administrador General de los Ferrocarriles Nacionales de Colombia, tuvo la bondad de hacernos las manifestaciones que a continuación exponemos:

«Debo declarar, primeramente, que la delegación de Colombia se ha sentido honradísima por haber sido designada, mediante el voto unánime de las demás delegaciones, para agradecer en nombre del Congreso, al Uruguay, las manifestaciones de aprecio y simpatía con que se ha honrado a los que intervienen en esta asamblea. Considero que el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles encierra innegable trascendencia ya que en él se sentarán las bases para una mejor explotación y construcción de las vías férreas. Todos los trabajos que se han presentado al Congreso son tan importantes que, en un futuro no lejano, se convertirán, a no dudarlo, en normas administrativas para los ferrocarriles de todas nuestras repúblicas.

«En la comisión que preside Colombia se consideran proyectos que organizarán técnicamente la contabilidad y estadística de las empresas. Sus conclusiones serán las normas que en el futuro se seguirán para conocer los rendimientos y gastos de las empresas ferroviarias con la precisión que se necesita para la mejor marcha de las mismas».

Sobre el estado actual de los ferrocarriles colombianos, nuestro distinguido entrevistado nos dice:

«Los ferrocarriles colombianos son exclusivamente nacionales; es decir, pertenecen al Estado colombiano, unos a la nación y otros a los departamentos en que se encuentra dividida la República. Sólo quedan dos empresas que pertenecen a compañías particulares; pero la nación ha concluído ya arreglos con éstas para su compra, de modo que, en corto plazo, todos los ferrocarriles serán por entero y absolutamente nacionales.

«Con la experiencia que nos dejó la guerra pasada, en la que los ferrocarriles fueron, en nuestra patria, el único medio de transporte que nos quedó, se ha despertado un grande y nuevo entusiasmo por la construcción de vías férreas. En los momentos presentes, se ha principiado la construcción de importantísimas rutas ferrocarrileras que completarán la red ferroviaria colombiana.

«Deseo agregar que, en la explotación de nuestros ferrocarriles, nos guiamos por criterios de servicio público más bien que por el propósitos de obtener beneficios para el fisco nacional, por cuya razón nuestras tarifas han sido establecidas de modo que resulten lo más favorables posibles para los agricultores. Creemos que, al beneficiar de este modo la economía nacional, obtendremos las utilidades que no conseguimos directamente en la explotación de los ferrocarriles».

El Ing. Alberto Albán Liévano terminó sus declaraciones expresando: «Mucho agradezco, en nombre de la delegación que presido, la deferente simpatía con que hemos sido recibidos en la cordial y acogedora tierra uruguaya».

«El Día», Abril 10 de 1946.

DECLARACIONES DEL SEÑOR VICTOR JULIO SILVA

«He venido a Montevideo con el ánimo de participar de las deliberaciones del Congreso Panamericano de Ferrocarriles y debo subrayar la grata sorpresa que he tenido durante mi permanencia en la capital del Uruguay, ya que desde un principio me fué dado apreciar la simpatía con que se acoge a los elementos obreros. Yo represento a un vasto sector de trabajadores colombianos, cuya influencia en la obra democrática que se ha estado realizando en mi país, no puede desconocerse. Puede decirse, sin temor de incurrir en una exageración, que la Federación Nacional de Ferrovías que me hizo el honor de darme su representación, ha sido la entidad precursora de la reforma social en la legislación colombiana. Los acuerdos directos hechos con las directivas de la empresa, hoy presidida por un funcionario de la rectitud moral y las capacidades intelectuales del Ing. Alberto Albán Liévano, quien dirige con tino y decoro la delegación que ha venido a este Congreso Internacional, sirvieron de base al gobierno del presidente López para llevar al Parlamento el estatuto del trabajo que hoy rige en Colombia. Por el sentido de justicia en que la nueva ley está inspirada; por el carácter universal de sus disposiciones, hasta el punto de que ninguno de los núcleos de trabajadores colombianos ha sido excluído de sus beneficios; por el nuevo régimen sobre jurisdicción del trabajo, que facilita el estudio y solución de los conflictos que se presentan entre patronos y trabajadores; por la aceptación misma que la reforma legal ha tenido en todas las clases de la sociedad colombiana, se puede decir que el avance lorgado viene a darle singulares rumbos a la democracia colombiana.

«Desde luego —continúa el señor Silva—, nosotros teníamos de tiempo atrás, como una especie de tradición nacional, la más absoluta libertad de prensa y de palabra, así como sistemas ejemplares de representación proporcional de los partidos políticos, grandes y pequeños,

en las luchas eleccionarias. Pero las libertades por sí solas no son suficientes para satisfacer las mejores ambiciones de los trabajadores de un país, que son siempre la inmensa mayoría de su población. Por eso nos empeñamos con tenacidad en lograr la expedición de leyes sociales, que fueron recibiendo saludables modificaciones desde 1934 y que hoy son, sin dudas de ninguna clase, las que implican un avance más seguro entre todas las que reglamentan las relaciones de patronos y trabajadores en el continente. Nos hallamos orgullosos los obreros colombienos de haber podido alcanzar el reconocimiento de nuestros derechos. La beligerancia que se nos ha dado la merecemos, porque nos hemos convertido en un factor de concordia nacional y en un estímulo en la constante evolución pacífica de la democracia colombiana.

«Para terminar —dice el delegado obrero— quiero presentar por conducto de «El Diario» un saludo a las clases trabajadoras del Uruguay, principalmente a los obreros ferroviarios, a quienes ya tendré ocasión de entregar el pergamino que les han enviado sus compañeros colombianos, en señal de solidaridad y de sincera simpatía».

«El Diario», Abril 9 de 1946.

MANIFESTACIONES DEL PRESIDENTE DE LA DELEGACION ECUATORIANA

El Presidente de la Delegación Ecuatoriana, Ing. Abel S. Troya, Presidente de la Sociedad de Ingenieros y Arquitectos de su país, en conversación que con él sostuvimos nos dijo que había observado con sumo agrado que todos los delegados al Congreso Panamericano de Ferrocarriles estaban animados del mayor deseo de llevar a cabo una labor fecunda. Esta —dijo— es, justamente, la mayor preocupación de la Delegación que presido. Anhelamos que se alcancen resultados reales y efectivos; que sus trabajos no sean estériles; y debo decir que todo hace pensar que así ha de ser.

Asambleas como la presente sirven también —añadió— para contribuir a un mutuo conocimiento de los países americanos. Las relaciones entre todos nosotros deben ser cada vez más estrechas: estoy convencido de ello. Un mayor acercamiento y solidaridad es el destino que le espera a la América del Sur y, por ende, al Continente. Tenemos muchos intereses comunes y podemos ayudarnos: lo que a unos les falta, otros pueden proporcionárselo y, de este modo, avanzaremos rápidamente por la vía del progreso. Del intercambio comercial derivará un incremento de las relaciones internacionales. Esta cuestión me parece básica porque, como se proclama, a menudo la economía es parte esencial de la vida de los pueblos.

El Ing. Troya manifestó seguidamente que estaba muy reconocido por la cordialidad con que se le ha acogido en Montevideo. Me siento aquí —dijo— como en casa propia. El Uruguay es un país muy hospitalario. Los delegados ecuatorianos estamos encantados en esta hermosa ciudad, cuyas bellezas naturales combinadas con las obras del hombre, hacen de ella una de las metrópolis de la América del Sur.

En relación con el problema ferroviario en el Ecuadro, nuestro entrevistado nos informa que estaba pasando por una etapa de crisis. El transporte ha aumentado allá en un 100 por 100, por lo cual los ferrocarriles no dan a basto para llenar este incremento de necesidades. Basta decir que el transporte ferrocarrilero está sujeto a un régimen de prioridades, es decir, que se hace una selección de los productos a transportar. Existe en el Ecuador una vía troncal, el F. C. de Guayaquil a Quito, columna vertebral de los transportes de la nación, de la que depende toda su economía. Existen además otros ferrocarriles secundarios que adolecen en la actualidad de deficiencias, sobre todo de pobreza de material rodante como consecuencia de la última guerra. De todos modos — nos explicó — esperamos poder ponerlas pronto en buen servicio.

Concluyó su charla el Ing. Abal S. Troya manifestando que quería aprovechar la oportunidad para dirigir un saludo atento y amistoso al país uruguayo y a su capital en nombre de la delegación del Ecuador.

«El Día», Abril 13 de 1946.

HABLANDO CON EL DELEGADO DE LA REPUBLICA DOMINICANA

«Es la primera vez que la República Dominicana asiste a un Congreso Panamericano de Ferrocarriles», —nos ha dicho el delegado de la referida nación antillana, Ing. Manuel de la R. Mota, en una conversación que con él hemos sostenido. Agregó que esta muy favorablemente impresionado por la trascendencia de los temas que en el Congreso se tocan, así como por la calidad y número de los técnicos que en él toman parte. De los trabajos que se están llevando a cabo en las sesiones de este importante foro habrán de desprenderse, a no dudarlo, resultados y conclusiones de la mayor importancia que, cuando en el futuro sean llevados a la práctica, habrán de contribuir en gran medida al progreso económico de los países de la América del Sur y del Centro.

También nos habló él Ing. Mota del estado actual del problema ferroviaria en la República Dominicana. No tenemos, realmente, en nuestro país —manifestó— un gran sistema ferroviario. El principal medio de transporte es la carretera que se adecúa mejor a aquellas características geográficas. Existe un ferrocarril central que va desde Puerto Plata, al Norte de la isla, hasta Santiago de los Caballeros, en el centro, y que luego continúa de aquí hasta Sánchez, puerto de mar. Este ferrocarril encierra gran importancia ya que por él se transportan casi todos los productos agrícolas de la nación hacia los puertos del S. y del E. Fundado en 1890, tiene 300 kms. de longitud, con una parte de trocha normal y otra de trocha angosta. Pertenece al Estado y hasta hace algún tiempo su explotación producía déficit; pero últimamente se ha mejorado su administración y los beneficios que reporta han dado margen para su reparación y mantenimiento en buenas condiciones como para comprar vagones y locomotoras.

Explicónos seguidamente nuestro distinguido entrevistado que existen además las líneas de las empresas azucareras, para el servicio de

las mismas, y que en su mayor parte corren por el E. y el S. de la república. Estas líneas uman en total 1.100 kms.

El Ing. Manuel de la R. Mota hizo, al final de su conversación, amables elogios de nuestra ciudad, que estima muy hermosa y atrayente, y expresó su reconocimiento por las atenciones que aquí le han dispensado. Llevo —concluyó— una impresión inmejorable de mi estada en este país.

«El Día», Abril 9 de 1946.



ESTATUTOS DEL CONGRESO

ESTATUTOS DEL CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES

(Aprobados en la Sesión Plenaria del día 12 de abril de 1946)

I

CONSTITUCION Y FINES

Artículo 1º — El Congreso Panamericano de Ferrocarriles es una asociación permanente cuyo fin es contribuir al mayor desarrollo y progreso de los ferrocarriles en el Continente Americano.

La Asociación realiza sus propósitos mediante:

a) La reunión de sus miembros en Congresos que se celebrarán periódicamente.
b) La publicación de trabajos y documentos relacionados con los fines de la Asociación y de un «Boletín» periódico, que es su órgano oficial.
c) El mantenimiento de servicios de carácter informativo y preparación de estudios sobre temas de interés común, de acuerdo con las Comisiones Nacionales.

Art. 2º — Constituyen la Asociación los gobiernos de Estados, las empresas ferroviarias, oficiales o de capital privado, así como las reparticiones públicas autárquicas y las personas reales o jurídicas, adheridas, que acepten estos estatutos y contribuyan al sostenimiento de la institución, de conformidad a las prescripciones reglamentarias. Los asociados se dividen en:

a) miembros natos: gobiernos nacionales y empresas ferroviarias del Estado o de capital privado;
b) miembros permanentes: las reparticiones autárquicas y quienes abonen anualmente la cuota fijada en el art. 25;
c) miembros temporarios: los que sólo se adhieran a los Congresos abonando la cuota establecida en el art. 25;
d) miembros vitalicios: quienes abonen al ingresar la cuota establecida en el art. 25.

Los miembros de la Asociación de las categorías a), b) y d) tienen el derecho de asistir por sí o por delegación a los Congresos y recibir gratuitamente publicaciones oficiales de los mismos.

Los de categoría c), además de su derecho de asistir a los respectivos Congresos y tomar parte en sus deliberaciones, recibirán las publicaciones oficiales.

Sólo los miembros natos tendrán voz y voto en las deliberaciones. El Secretario General y los Relatores tendrán voz, pero no voto.

II

COMISION PERMANENTE

Art. 3º — El Congreso Panamericano de Ferrocarriles será dirigido por una Comisión Permanente que tendrá su asiento en la ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con la decisión tomada en el primer Congreso celebrado en 1910. Las vacantes de miembros de esta Comisión serán integradas en los sucesivos Congresos.

Art. 4º — Son atribuciones y deberes de la Comisión Permanente:

a) Decidir sobre la admisión de asociados de las categorías b), c) y d) (Art. 2º). La incorporación de los gobiernos se inscribirán en el orden de su presentación.

b) Intervenir en la organización de los Congresos en colaboración con las Comisiones Nacionales y Comités Organizadores, a cuyo efecto la Comisión Permanente tomará las iniciativas conducentes, mediante la preparación de los programas de trabajo y demás arbitrios que las circunstancias aconsejen, inclusive la de estudios sobre asuntos cuyo sometimiento al Congreso revista especial interés; sin perjuicio de las sugestiones que podrán hacer las Comisiones Nacionales.

c) Prestar su colaboración para la preparación y publicación de las actas y demás documentos del Congreso.

d) Formular los presupuestos anuales de la Asociación y controlar la inversión de sus fondos.

e) Organizar los servicios permanentes que se crearen con fines de información o estudio.

f) Patrocinar los trabajos, estudios y publicaciones que juzgare convenientes a los fines de la Asociación.

g) Interpretar estos estatutos en los casos dudosos que pudiera ofrecer su aplicación y resolver provisionalmente, los casos no previstos, debiendo dar cuenta al próximo Congreso.

h) La Comisión Permanente de su propia iniciativa podrá nombrar miembros honorarios de la misma por acuerdo unánime de sus miembros. En caso de proposición de las Comisiones Nacionales o de los Comités Organizadores bastará simple mayoría.

Art. 5º — La Comisión Permanente se compondrá de diez miembros residentes elegidos por el Congreso, y uno por cada nación adherida designado por la Comisión Nacional respectiva.

Art. 6º — Los miembros de la Comisión Permanente ejercerán sus funciones hasta el Congreso siguiente al de su nombramiento. En el futuro se renovarán por mitad; la primera vez se determinará por sorteo quiénes han de cesar. Todos los miembros son reelegibles.

Art. 7º — La Comisión Permanente celebrará reuniones periódicas. Cuando el interés de la Asociación lo exija podrá convocarla su Comité Ejecutivo, por sí o a pedido escrito de un tercio de sus miem-

bros inclusive los no residentes. Las resoluciones de la Comisión Permanente se tomarán por simple mayoría de votos, debiendo en casos de empate resolver el Presidente. Dichas resoluciones se harán constar en acta, y sólo serán válidas con la presencia de, por lo menos, la cuarta parte de todos sus miembros. Faltando quórum a la primera convocatoria se hará una segunda con tiempo prudencial, pudiendo deliberarse entonces cualquiera sea el número de los presentes.

Art. 8º — De no poderse convenir fechas irrevocables para tratar determinados asuntos propios de la Comisión Permanente, el Comité Ejecutivo, cuyas atribuciones se establecen en los artículos siguientes, podrá tomar decisiones, previa consulta escrita a sus miembros no residentes.

III

DEL COMITE EJECUTIVO

Art. 9º — La Comisión Permanente designará de entre sus miembros un Presidente, dos Vicepresidentes, un Secretario General y un Tesorero que, con los vocales residentes, constituirán el Comité Ejecutivo. Los miembros no residentes tendrán las mismas atribuciones que los residentes. En caso de ausencia les serán consultados aquellos asuntos de importancia que a juicio del Presidente o de la mayoría del Comité Ejecutivo requieran su consejo. El Comité Ejecutivo celebrará reuniones bimestrales sin perjuicio de las extraordinarias que convoque el Presidente por sí, o a pedido de la mayoría de sus miembros. Las decisiones del Comité Ejecutivo se tomarán por simple mayoría, salvo en circunstancias especiales previstas en el reglamento.

Art. 10º — Tanto la Comisión Permanente como su Comité Ejecutivo deberán ajustar su actuación a las disposiciones del reglamento.

Art. 11º — Son atribuciones y deberes del Comité Ejecutivo:

a) Cumplir los mandatos de los Congresos y de la Comisión Permanente.
b) La resolución de los asuntos de la Asociación.
c) El manejo de los fondos.
d) La dirección de los trabajos y publicaciones que se efectuaren por su decisión.
e) La organización, dirección y supervisión de los servicios permanentes del ««Boletín'», Biblioteca, Archivo y demás ramas de las actividades sociales.
f) La impresión, en extenso o sintética, de las memorias y documentos destinados a los Congresos que juzgue conveniente publicar anticipadamente para facilitar su estudio.
g) La designación y remoción de su personal y la fijación de sus sueldos.

IV

DE LAS COMISIONES NACIONALES

Art. 12º — Las Comisiones Nacionales de América se constituirán, en cada país con un máximum de diez miembros elegidos al finalizar las sesiones de cada Congreso. Los ex presidentes de los diversos Congresos serán de hecho miembros natos vitalicios de las Comisiones Nacionales de su residencia. Así mismo serán miembros natos por el período siguiente los presidentes de Delegación que concurran al Congreso. En caso de vacantes estas Comisiones se completarán por elección de los miembros restantes. Si éstas excediesen de cinco la integración la hará la Comisión Permanente a pedido de los miembros subsistentes con la conformidad de las administraciones de los ferrocarriles nacionales y particulares adheridos.

Art. 13º — Las Comisiones Nacionales, en su jurisdicción, se organizarán con deberes y atribuciones análogas a los de la Comisión Permanente.

V

DE LOS COMITES ORGANIZADORES

Art. 14º — Los Comités Organizadores de los Congresos serán designados por los gobiernos nacionales respectivos, siendo miembros natos de éstos los de las Comisiones Nacionales en ejercicio de sus funciones. Lo serán igualmente los miembros de la C. P. presente en el lugar de las deliberaciones de los Comités Organizadores. El Comité Organizador designará los Relatores de cada Sección y propondrá al Congreso un Presidente y un Secretario para cada una de ellas.

VI

DE LAS SESIONES DEL CONGRESO

Art. 15º — Los Congresos se celebrarán dentro de un plazo máximo de cuatro años. Cada Congreso, designará lugar y fecha del próximo, con la conformidad del Gobierno en cuyo país ha de reunirse. En caso de que sobreviniese algún ulterior impedimento, la C. P. podrá modificar el lugar y la fecha de la próxima reunión, previa consulta a los gobiernos adherentes.

Art. 16º — Los gobiernos designarán hasta diez delegados oficiales y otros tantos podrán ser nombrados por las administraciones de los ferrocarriles adheridos. Las reparticiones públicas autárticas podrán mandar uno o más delegados cada una con facultad de representar varias de ellas. Además de las representaciones oficiales, las administraciones de ferrocarriles podrán designar un delegado por cada 500 kms. de sus líneas, hasta un máximo de cinco.

Art. 17º — Las representaciones oficiales tendrán en conjunto un voto por cada país cualesquiera sea el número de los delegados que asistan a las reuniones plenarias. Del mismo modo las delegaciones de los ferrocarriles tendrán derecho a un voto por cada país.

Art. 18º — En la reunión inicial de cada Congreso se elegirá la Mesa Directiva que se compondrá de un Presidente efectivo, tres Vice-Presidentes, Secretario General, y los Secretarios Adjuntos, que se consideren necesarios.

Podrán igualmente designarse Presidentes Honorarios por mayoría de votos. Serán Vice-Presidentes Honorarios natos, los jefes de las delegaciones oficiales. La dirección de los debates y las atribuciones y deberes del Presidente, y demás mimbros, se ajustarán a las reglas establecidas por el Comité Organizador, o en su defecto, por el Reglamento de la Cámara de Representantes del país donde se reune el Congreso.

Art. 19º — El funcionamiento del Congreso se desarrollará mediante la subdivisión en Secciones según lo aconseje la naturaleza e importancia de los trabajos presentados y en base a la siguiente distribución: 1) «Construcción y mantenimiento de vía y obras»; 2) «Material y Tracción»; 3) «Explotación»; 4) «Contabilidad y Estadística»; 5) «Coordinación de los Transportes'; 6) «Legislación y Administración»; y 7) «Asuntos Generales». El Presidente de cada Sección podrá constituir las sub-comisiones que considere necesarias.

Art. 20º — Las discusiones del Congreso versarán, en primer lugar, sobre los Temas del Programa de Trabajo preparado. Los asuntos no incluídos en ese programa se tratarán conjuntámente con los afines, o separadamente, según lo resuelva la mesa directiva del Comité Organizador.

Los trabajos serán remitidos en triplicado a la Comisión Permamente, con antelación no menor de ciento veinte días de la fecha señalada para la celebración del Congreso, por conducto de las Comisiones Nacionales, las cuales tendrán facultad para su admisión o rechazo. La Comisión Permanente a su vez los hará llegar al Comité Organizador a los efectos consiguientes.

Art. 21º — En los debates se emplearán indistintamente los idiomas español, inglés o portugués.

Las actas serán redactadas en el idioma de la nación en que se celebra el Congreso. Se hará constar en ellas las observaciones cuya inserción sea pedida por sus autores. A los Congresales se repartirá copias de las Actas traducidas a su idioma.

Art. 22º — Las Secciones someterán a las sesiones Plenarias del Congreso las conclusione de los temas tratados.

Art. 23º — Las resoluciones del Congreso deberán ser tomadas por simple mayoría y, en caso de duda, la votación se hará nominalmente; en los casos de empate, el Presidente decidirá con su voto.

VII

RECURSOS FINANCIEROS DE LA ASOCIACION

REFORMA DE ESTATUTOS

Art. 24º — Los gastos generales del funcionamiento de la C. P. y su Comité Ejecutivo, serán costeados por el fondo de la Asociación, el que será formado:

a) Por los recursos y valores actualmente disponibles.
b) Por las cuotas de los adherentes.
c) Por subsidios y donaciones.

Art. 25º — Las contribuciones de los gobiernos y adherentes serán anuales y fijadas por la Comisión Permanente en $ US. Americanos. Las primeras con una cuota mínima de cien dólares y máxima de cinco mil, a base de $ US. 0,05 por kilómetro de líneas férreas en explotación. Para las segundas regirá la siguiente escala: Por los primeros 500 kilómetros $ US. 15,00 y para los excedentes, adicionalmente, como sigue:

De 501 a 1.000 kilómetros US$ 0,04 por kilómetro.
De 1001 a 5.000 kilómetros US$ 0,05 por kilómetro.
De 5001 a 10.000 kilómetros, US$ 0,06 por kilómetro.

Las longitudes superiores a 10.000 kilómetros quedan excluídas de pago.

Para los miembros permanentes una suma fija de US$ 5,00.
Para adherentes a determinado Congreso, US$ 5,00.
Para los miembros vitalicios, una cuota única de US$ 50,00.

Las reparticiones autárquicas no ferroviarias adheridas pagarán doble cuota que los particulares adheridos.

Art. 26º — El año financiero de la Asociación corresponde al año calendario.

Art. 27º — Conjuntamente con la reseña de los trabajos realizados desde el Congreso precedente, la C. P. presentará al próximo, una memoria sobre el movimiento económico de la institución.

El Congreso nombrará una Comisión encargada de revisar las cuentas e informar sobre ellas, pudiendo ser observadas.

Art. 28º Toda sugestión conducente a modificar estos Estatutos deberá ser sometida al Congreso por la C. P. por iniciativa propia o a proposición de una o más Comisiones Nacionales. Los presentes Estatutos requerirán, para su modificación, la experiencia de la celebración por lo menos de dos Congresos, sin perjuicio de las de detalle o de orden que fueren consideradas oportunas durante las sucesivas reuniones.

DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS

DOCUMENTOS COMPLEMENTARIOS

Copia del telegrama cursado al Señor Presidente de los Estados Unidos de América por acuerdo unánime del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, celebrado en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 5 al 12 de abril de 1946:

«Excelentísimo Señor Presidente de los Estados Unidos de América, Harry Truman. — Wáshington.

El Quinto Congreso Panamericano de Ferrocarriles con motivo cumplirse próximo 12 abril primer aniversario desaparición ilustre y grande ex-Presidente de los Estados Unidos de América Franklin Delano Roosevelt honra memoria tan eximio ciudadano y relieva méritos gran estadista merced a cuya inteligencia luminosa y excelsitud de su espíritu lograron las Naciones Unidas salvar la libertad y consolidar el imperio de la democracia en el mundo.

MARIO LENZI
Presidente.

Montevideo, 11 de abril de 1946.

Excelentísimo Señor William Dawson, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de los Estados Unidos de América en el Uruguay.

De mi más alta consideración:

Tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. que en la Sesión celebrada en el día de ayer por el pleno del V Congreso Panamericano de Ferorcarriles, se tomó por aclamación, a propuesta de la Delegación Colombiana el siguiente acuerdo:

El V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, con motivo de cumplirse el próximo 12 de abril el primer aniversario de la desaparición del ilustre y grande ex-presidente de los EE. UU., F. D. Roosevelt, honra la memoria de tan eximio ciudadano y relieva los méritos del gran estadista, merced a cuya inteligencia luminosa y a la excelsitud de su espíritu, lograron las Naciones Unidas salvar la libertad y consolidar el imperio de la democracia en el mundo.

Transcríbase al Excelentísimo señor Presidente de los Estados Unidos de América.

En cumplimiento de este acuerdo en el día de hoy ha sido cursado el oportuno telegrama al Excelentísimo Señor Presidente de los Estados Unidos de América Harry Truman.

Saludo al Sr. Embajador con mi más alta consideración y respeto.

ENRIQUE G. SEGUNDO
Secretario.

MARIO LENZI
Presidente.

THE FOREING SERVICE
OF THE UNITED STATES
OF AMERICA

Montevideo, Uruguay. Abril 17 de 1946.

Señor Presidente del Comité Organizador del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Don Mario Lenzi. Dirección de Ferrocarriles, Río Negro 1790. Montevideo.

De mi consideración:

Tengo el agrado de acusar recibido de su muy estimada nota del 11 del corriente, en la cual ha tenido la deferencia de transcribirme el acuerdo que, con motivo de cumplirse en este mes el primer aniversario del fallecimiento del ex-presidente de los Estados Unidos de América, Franklin D. Roosevelt, y a propuesta de la Delegación Colombiana, fué tomado por aclamación en la Sesión celebrada el día 10 de abril en el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles, e informando que dicho acuerdo ha sido comunicado al actual Presidente de los Estados Unidos.

Quisiera expresarle mi más sincero agradecimiento por este hermoso gesto. Es para todo ciudadano de los Estados Unidos motivo de profunda satisfacción el saber que los ideales que sirvieron de nota al Presidente Roosevelt durante su actuación pública han sido tan plenamente reconocidos en este continente.

Aprovecho la oportunidad para saludar al señor Presidente con mi más alta consideración y estima.

WILLIAM DAWSON
Embajador de los Estados
Unidos de América

TELEGRAMAS RECIBIDOS DURANTE LA CELEBRACION DEL CONGRESO

Londres 8 abril 1946.

G. E. Leguizamón, Pan American Railway Congress. Montevideo. Mis mejores deseos de éxito para el Congreso bajo su presidencia.

SHERRINGTON
Secretario del Railway Research
Service.

Bogotá 5 abril 1946.

Presidente Quinto Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Montevideo.

Nombre ferroviarios nacionales presentamos Delegados Quinto Congreso Sudamericano Ferrocarriles votos fervorosos labores redunden beneficio desarrollo industria ferroviaria plena colaboración con trabajadores ferroviarios continente americano. Solicitamos franca colaboración puntos de vista expresará nuestro Delegado sindical Víctor

Julio Silva tendientes conseguir mejor colaboración obrero industrial defensa elevación estandar vida millares ferroviarios representan la fuerza viva de trabajo mueva rama fundamental transporte latinoamericano. Sindicalmente.

CARLOS GUSTAVO GONZALEZ
Presidente.

México City 9 abril 1946.

Presidente Quinta Conferencia Ferroviaria. Montevideo.

A nombre jefe misión norteamericana ferrocarriles Nacionales México hónrome enviar cordiales saludos honorables Delegados complaciéndome manifestarles posibilidad hágase extensivo ferrocarriles sudamericanos programa educativo establecido Nacionales México cuyos Delegados explicaranles detalladamente.

J. M. OROZCO ESCOBOSA
Ayudante Jefe de Misión.

TELEGRAMAS RECIBIDOS CON POSTERIORIDAD A LA CLAUSURA DEL CONGRESO

Bogotá, 15 de abril de 1946.

Señor Mario Lenzi, Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Montevideo.

Agradezco a usted vivamente su mensaje del 6 de los corrientes en el cual me comunica que el V Congreso Panamericano de Ferrocarriles tuvo a bien en su primera sesión plenaria designarme por aclamación como Presidente honorario. Ruego a usted manifieste al Congreso de Ferrocarriles mi profundo agradecimiento por la distinción que se ha servido hacerme y trasmita a cada uno de sus miembros mis deseos por el completo éxito de sus labores.

Doctor ALBERTO LLERAS CAMARGO.

Miraflores, 25 de abril de 1946.

Señor Mario Lenzi, Presidente del V Congreso Panamericano de Ferrocarriles. Montevideo.

Al agradecer complacido y por su órgano a ese Congreso la honrosa designación que me hace de presidente honorario, pláceme formular mis más sinceros votos por el pleno éxito de sus labores, a la vez que le expreso los sentimientos de mi más alta consideración.

ROMULO BETANCOURT
Presidente de la Junta Revolucionaria de Gobierno
de los Estados Unidos de Venezuela.

INDICE

INDICE

Este libro se terminó de imprimir el día 10 de Julio de 1947 en los talleres de "La Industrial Gráfica Uruguaya", Sommer y Cía. — Cerrito 740. Montevideo. Uruguay.